

---

# MARC

## 경기규칙

---



BELLE FORET INTERNATIONAL  
**MOTO ARENA**



## 제1조 경기 참가자

1.1 경기에 참가할 수 있는 자는 다음과 같다.

### 1.1.1 라이더

- ① 해당 경기에 필요한 경기 라이선스를 받았고 스포츠 보험 적용 기간 내에 참가를 신청한 자(라이선스 효력 정지 중인 자를 제외)로 해당 경기에 필요한 연령과 신체적 조건을 갖추고 있을것.
- ② 해당 경기 참가에 필요한 제반 수속을 밟은 자.
- ③ 만 19 세 미만의 사람으로 친권자의 대회 참가 동의서(라이선스 신청 시 필수 서류)를 제출한 자.

### 1.1.2 엔트런트

여기서 규정하는 엔트런트는 다음과 같이 경기 참가 신청을 한 단체 또는 개인을 말한다.

- ① 등록된 공인 팀
- ② 특별 회원 자격을 갖는 차량 메이커, 컨스트럭터, 부품 관련 메이커, 차량 및 부품의 공식 수입원.

※ 엔트런트 자격을 가지고 엔트리 절차에 의해 참가 신청함으로써 주최측 국내 경기 규칙에 규정된 항의자의 자격을 얻게 된다.

1.1.3 주최자 및 오피셜은 대회 당일 수시로 라이선스 제시를 요구함으로써 라이더 및 엔트런트의 자격요건을 확인할 수 있다. 만약 본 규칙에 위배되는 사람이 있다면 그 사람에 대해 소정의 벌칙이 적용된다.

◆ 특별 규정 ST 1000클래스 참가 자격 -국내 로드레이스(KRRC SB1000/SB1000N,MOTO PISTA PISTA 1000,TTF T1) 1000cc 클래스 전년도 1~3위의 성적을 달성하지 않은 자.

## 제2조 경기 참가자의 적합성

2.1 라이더는 항상 머신을 안전하게 컨트롤 할 수 있으며 각 포스트의 지시(플래그 및 보드)를 확인하여 정확하게 판단할 수 있는 건강상태이어야 한다. 안전하게 머신을 컨트롤 할 수 없는 상태 또는 정확한 판단이나 확인이 불가능한 건강상태라고 대회심사위원회에서 판단될 경우 본인 또는 다른 라이더에게 위험을 미치는 것을 이유로 해당 레이스(위크)의 출주는 인정되지 않는다. 해당 라이더(또는 팀 감독)에게는 해당 대회 사무국(내용은 담당 메디컬 닥터의 지시)에서 다음 대회 출전을 위한 처방 지시를 기재한 통보서를 준다. 해당 라이더 및 팀 감독은 해당 라이더가 출전하는 다음 대회까지(다음 대회 접수 시) 통보서에 따른 처치(필요에 따라 진단서 제출)를 해야한다.

2.1.1 경기 중 부상당한 경우, 주행 복귀는 대회심사위원회의 허가를 얻지 않으면 출주할 수 없다.

2.1.2 경기 중 전도 등에 의해 의식을 잃은 경우, 또는 의식이 있어도 뇌진탕으로 인정될 경우 해당 대회에는 출주할 수 없다.

2.1.3 해당 대회에서 열사병 증상이 인정될 경우 출주할 수 없다.

2.1.4 경기 참가 전에 부상이 있는 경우(예전 대회에서의 부상이 완치되지 않은 경우) 주치의 또는 경기 때 닥터 체크를 받고 대회심사위원회로부터 출주 허가를 얻어야 한다.

## 제3조 경기 참가자의 준수사항

3.1 경기 참가자는 다음 사항을 준수해야 한다.

3.1.1 경기장에서는 관객과 언론에 대해 모터사이클 스포츠의 이미지를 해치지 않도록 언행과 복장에 유의해야 한다.

① 항상 운동 선수로서의 태도를 유지하며 상스러운 말이나 행동은 엄격히 삼가해야 한다.

② 차별적 발언이나 타인을 폄하하는 발언은 삼가해야 한다.

③ 인종이나 성 차별 등 부적절한 메시지나 표현이 적힌 의복을 착용하지 않는다.

④ 문신(타투)을 노출하는 것은 삼가해야 한다.

3.1.2 KRTA 국내 경기 규칙 및 해당 대회의 특별 규칙, 공식 통지를 숙지하고 그 규칙에 따라야 한다.

3.1.3 대회 중에는 국내 경기 규칙 및 기타 여러 규칙대로 행동하고 모든 행동에 대한 책임을 져야 한다.

3.1.4 국내 경기 규칙 및 경기 관리상의 모든 규정과 오피셜의 지시에 따르며 경기장 이외에서는 일반 도로의 교통 규칙을 준수해야 한다.

3.1.5 경기에 관한 업무에 관련된 사람 및 라이더는 알코올류 또는 약품(흥분제, 마약 등)에 의해 정신 상태를 조성해서는 안 된다.

3.1.6 별도로 정해진 안티 도핑 규칙을 준수할 것.

3.1.7 경기 중에는 유효한 라이선스를 반드시 휴대해야 한다.

3.1.8 대회 참가가 인정된 자가 출전하지 못한 경우(경기 현장에서 불참을 포함)에는 정당한 이유를 갖추어 그 취지를 주최자에게 통보해야 한다. 이 통지를 게을리하거나 결장의 이유가 정당하지 못한 경우, 주최자는 신속하게 대회심사위원회에 보고하고 페널티를 요구할 수 있다.

3.1.9 라이더 또는 엔트런트가 집단으로 경기 또는 예선을 결장한 경우, 또는 그런 활동을 할 경우 주최자는 신속하게 중앙심사위원회에 보고하고 페널티를 요구할 수 있다.

3.2 특히 라이더는 상기 외에 다음 사항을 지켜야 한다.

3.2.1 다른 라이더의 주행을 방해하는 주행을 해서는 안 된다.

3.2.2 경기 중(공식연습 포함)에는 타인에게 폐가 되거나 위험을 끼치는 행위를 해서는 안 된다.

3.2.2.1 경기 중(공식연습 포함) 다른 선수에 대해서 말이나 제스처에 의한 위협 행동도 방해로 간주하여, 이러한 언동을 취할 경우 벌칙 대상이 된다.

3.2.3 차량은 그 자체가 가진 동력과 라이더의 근력, 또는 중력 등의 자연 현상 이외의 방법으로 주행하거나 가속시키면 안 된다.

3.2.4 특히 규정되지 않는 한, 다른 사람의 도움을 받으면 안 된다.

3.2.5 경기 중의 차량에는 어떤 사람도 동승 시켜서는 안 된다.

3.2.6 라이더가 코스(런오프 구역 포함)상에 있을 때는 헬멧을 착용해야 한다.

3.2.7 레이스 디렉터가 필요하다고 판단한 경우, 라이더에 대해 CMO(치프 메디컬 오피서) 또는 지정 의사에게 진단을 받아야 하며 건강상의 이유로 경기 출전 여부를 최종 결정할 수 있다.

## 제4조 라이더의 장비

라이더의 장비는 다음과 같다.

### 4.1 헬멧

4.1.1 경기에 사용하는 헬멧은 파손이 없는 것이어야 한다.

4.1.2 헬멧에는 규정의 인증 마크가 부착되어 있어야 한다.

4.1.3 규격에 대해서는 각 경기 종목별 세칙으로 정한다.

4.1.4 대회의 차량 검사 때 헬멧 검사가 실시되고 공인한 것이라 하더라도 손상되거나 현저하게 그 기능을 잃었다고 인정되는 것은 라이더의 안전상 사용이 금지된다.

### 4.2 복장

4.2.1 로드레이스 레이싱 슈트는 손상되지 않은 것이어야 한다.

4.2.2 라이더의 복장은 경기 중 라이더 신체의 안전을 확보하며, 운전을 방해하는 것이어서는 안 된다.

4.2.3 기타 세부 사항에 대해서는 각 경기 종목별 세칙으로 정한다.

4.3 장비의 공인이란 국내 경기 규칙에 부합하는 것을 인정하는 것으로써 그 안전성 및 내구성을 보증하는 것은 아니다.

## 제5조 출전 차량

- 5.1 경기에 출전하는 차량의 클래스 구분은 각 경기 종목별 세칙에서 정하는 바에 따른다.
- 5.2 차량은 규칙에 명시된 ‘출전 차량’과 ‘기본 사양 / 종목별 사양’에 부합하고 대회 특별 규칙의 조건을 충족시키며 안전상 완전히 정비되어 있는 것이어야 한다.
- 5.3 대회심사위원회에 따라 위험하다고 판단되는 차량은 이유 여하를 불문하고 경기에 사용할 수 없다.
- 5.4 본 규칙에 근거하여 개조, 변경을 실시할 경우, 대상의 선정, 보수, 관리는 자기의 책임하에서 실시한다.

## 제6조 연료 및 오일

- 6.1 경기에 사용하는 연료 및 오일 등에 대해서는 별도로 정해진 기술 규칙을 따른다.
- 6.2 기타 연료에 대해서는 다음과 같다.
  - 6.2.1 가솔린 및 오일은 옥탄가와 연소 효율을 높이는 첨가제 혹은 기폭제를 첨가하면 안 된다.
  - 6.2.2 가솔린에 오일을 혼합할 필요가 있는 경우, 안전을 확인하고 작업해야 한다.
  - 6.2.3 가솔린 및 오일을 보관하는 용기와 그 취급은 소방법에 적합할 것.

## 제7조 경기 출전의 신청

- 7.1 경기 출전 신청은 다음과 같다.
  - 7.1.1 주최자가 준비한 대회 참가신청서 기재 사항의 모든 것을 기입하고 이 경기 규칙을 엄수하는 것에 서약해야 한다. (엔트리 때 해당되는 라이선스를 보유할 것)
  - 7.1.2 차량 등록은 엔트리 신청 서식에 다음 사항을 기입한다.
    - ① 종목
    - ② 차명
    - ③ 연식

참가 접수 후 기입 사항에 변경이 있을 때는 선수 접수 시에 차량 변경 수속을 해야 한다. (차량 변경 수수료 필요)

7.1.3 주최자는 엔트런트 및 라이더에 대해 신청을 거부 또는 무효로 할 시 내용을 고지 해야 한다.

7.1.4 신청 기간, 신청 장소, 기타 세부 내용은 해당 경기 주최자가 정하는 대회 특별 규칙에 명시된다.

7.2 경기 출전자 수 또는 출전 신청자 수 정원은 대회 특별 규칙에 명시된다.

또한, 엔트리 신청자 수가 10 명에 미치지 못할 경우 해당 클래스를 중단할 수 있다.

## 제8조 참가비

8.1 엔트런트 또는 라이더는 출전 신청 시 대회 특별 규칙에 명시된 참가비를 내야 한다.

8.2 일단 주최자에게 접수된 참가비는 대회의 연기 및 중단 등에 해당되는 경우 외에는 환불되지 않는다.

## 제9조 라이더 및 차량의 변경

9.1 엔트리 된 라이더의 변경은 인정되지 않는다.

9.2 등록된 차량의 변경은 원칙적으로 인정되지 않는다. 변경할 필요가 생겼을 경우는 소정의 서식에 따라 차량 변경 신청을 하고 레이스 디렉터가 이를 인정할 경우 차량 변경이 인정된다. 차량 변경 수수료는 50,000 원으로 한다.

9.2.1 공식 예선 종료 후 안전상의 이유로 프레임 및 엔진 등을 교환할 필요가 생겼을 경우는 레이스 디렉터에게 신고하고 원래 부품을 제시하여 승인을 받아야 한다.

9.2.2 공식 차량 검사 종료 후 라이더 간에 머신을 교환하는 것은 금지된다.

9.2.3 제조 메이커 측의 차량 결함에 관련된 분쟁에 대한 입증 책임은 참가자 측에 있는 것으로 한다.

9.2.4 로드레이스 차량의 변경에 대해서는 ‘부칙 2 로드레이스 경기 규칙 - 출전 차량 및 마킹 부품의 변경’이 적용된다.

## 제10조 차량 검사

10.1 경기 차량은 본 규칙 및 각 경기 종목별 세칙에서 정하는 바에 따라 차량 검사를 받아야 한다. 차량 검사의 시각 및 장소는 대회 타임테이블 및 대회 특별 규칙에 명시된다.

10.2 차량은 경기 직전에 차량 검사를 받은 상태로 유지되어 있는지 체크를 받아야 한다. (스타트 전 체크) 체크의 시각 및 체크의 장소는 공식 통지에 명시된다.

라이더가 차량 사양 신고를 할 경우 차량 검사 시에 대회 사무국에서 배포된 차량 사양서를 가지고 신고

고해야 한다.

10.3 차량 검사에 합격한 차량이라도 레이스 후 재 차량 검사나 다음 대회 차량 검사에 합격하는 것을 보증하는 것은 아니다.

## 제11조 경기

11.1 참가자 수가 많은 경우 예선 또는 타임 트라이얼로 결승 경기 출전자를 결정할 수 있다. 그 세부 내용은 각 경기 종목별 세부 규칙 및 대회 특별 규칙에서 정하는 바에 따른다.

11.2 스타트의 방법은 각 종목별 세칙 및 대회 특별 규칙에서 정하는 바에 따른다.

11.3 경기 중 오피셜이 신호기(시그널 플래그)를 제시할 경우, 각 라이더는 즉각 이에 따라야 한다.

11.4 신호기와 그 의미에 대해서는 각 경기 종목별 세칙에서 정하는 바에 따른다.

### 11.5 정지

① 경기 중 코스 내에서 정지하는 경우, 라이더는 즉시 차량을 코스 옆에 두고 다른 라이더의 주행에 방해가 되지 않도록 충분히 주의해야 한다.

② 경기 중 차량을 코스의 진행 방향과 반대 방향으로 이동시켜서는 안 된다. 단 오피셜의 지시에 의한 경우는 예외로 한다.

③ 사고 또는 차량 고장 등의 이유로 리타이어 하는 경우에는 그 지점에서 가장 가까운 오피셜에게 보고해야 한다.

④ 라이더는 정지 차량을 그 경기가 끝날 때까지 오피셜의 관리하에 두어야 한다.

다만 그 경기에 지장 없는 지점까지 차량을 이동시키는 것을 오피셜에게 지시 받을 경우에는 이에 따라야 한다.

11.6 피니쉬 라인 통과 시 라이더가 머신과 떨어진 상태이어서는 안 된다.

### 11.7 경기 종료

경기 종료는 체커기에 의해 선두 주자가 들어온 후 세칙 및 대회 특별 규칙에 명시된 시간을 경과한 시점 또는 행위에 의해 나타난다.

## 제12조 우승자 등의 결정

우승자, 순위 및 완주자의 정의에 대해서는 각 경기 종목별 세칙에서 정하는 바에 따른다.

**제13조 상전**

상전의 대상자는 원칙적으로 3위까지로 하며, 자세한 내용은 대회 특별 규칙에 명시한다.

**제14조 레이스 후 차량 검사**

14.1 경기 종료 후 원칙적으로 1 위부터 6 위까지의 차량은 차량 보관 구역에 잠정 결과 발표 후 원칙적으로 30 분간 보관되며 필요한 경우 검사된다.

**제15조 경기 결과 및 기록의 공표**

15.1 경기 종료 후 잠정 결과의 공표를 실시한다.

15.2 경기 공식 결과는 잠정 결과 발표 후 늦어도 3 시간 이내에 공표된다.

15.3 참가자는 공표된 경기 공식 결과에 항의할 수 없다.

**제16조 공식 득점 (포인트)**

공인 대회에서의 성적에 따라 공식적으로 주어지는 점수(포인트)는 다음과 같다.

| 순위 | 1위 | 2위 | 3위 | 4위 | 5위 | 6위 | 7위 | 8위 | 9위 | 10위 | 11위 | 12위 | 13위 | 14위 | 15위 |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 득점 | 25 | 20 | 16 | 13 | 11 | 10 | 9  | 8  | 7  | 6   | 5   | 4   | 3   | 2   | 1   |

16.1 동률일시 상위 등위 -> 예선 상위 등위 순으로 순위를 결정한다.

**제17조 대회의 연기 및 중지 등**

17.1 경기는 날씨, 이변, 기타 안전 확보에 지장을 초래할 우려가 있는 등의 특별한 이유가 있는 경우에 한하여 그 일부를 중단 또는 중지할 수 있다.

17.2 전항의 판단 결정은 대회심사위원회가 실시한다.

17.3 모든 관계자는 대회심사위원회가 결정한 경기 일부 중단 또는 중지 결정을 따라야 한다.

17.4 원칙적으로 중단된 레이스의 재 레이스는 이루어지지 않는다.

17.5 레이스의 단축 및 중단

※ 아래의 2/3 또는 퍼센트 표시에서 우수리가 나올 경우 소수점 이하는 버린다.

17.5.1 결승 레이스 출주 전의 단축

17.5.1.1 출주 전에 레이스 랩 수, 시간을 단축할 경우 원칙적으로 본래 레이스의 2/3 로 한다.

17.5.1.2 2/3 이상으로 단축해서 참가자에게 발표한 뒤 더욱 상황이 악화될 경우, 거기에 더하여 2/3 이상까지 단축할 수 있다.

17.5.1.3 상기를 상회하는 단축의 경우 선수의 득점(포인트)은 2/3 (소수점 이하 2 자리는 반올림)로 한다.

17.5.1.4 상기의 단축 결정은 대회심사위원회가 하고 참가자에게 이 사항이 신속히 통보되어야 한다.

17.5.2 결승 레이스 출주 후의 단축 및 중단

17.5.2.1 선두 주자가 정해진 랩 수 / 시간 / 섹션 수의 2/3를 완주하기 전에 레이스를 중단한 경우.

## 1로드레이스

주행이 2 랩 이하 = 중단, 노포인트 (예선을 진행한 경우에는 예선 결과로 1/2(소수점 이하 2자리는 반올림)의 포인트를 부여)

주행이 3 랩 이상 = 재 스타트가 불가능한 경우는 2/3(소수점 이하 2 자리는 반올림)의 포인트로 레이스를 완료한다.

2그 외: 대회 특별 규칙에 따름.

17.6 선두 주자가 정해진 랩 수(또는 시간)의 2/3 이상을 완주하고 경기를 중단한 경우, 대회심사위원회는 그 경기의 판정 결과에 그 이유를 첨부하여 발표하고 레이스는 완료가 되어 풀 포인트가 주어진다.

※ 2/3 또는 퍼센트 표시에서 우수리가 나올 경우 소수점 이하는 버린다.

17.7 경기 중단 시 참가비의 반환은 아래의 표와 같이 한다. 참가자는 그 외 일체의 손해 배상을 주최자에게 청구할 수 없다.

## 사례 참가비

예선이 1 회도 진행되지 않고 중단 선수 접수한 전원에게 반환

예선은 진행되고 결승 그리드 발표 후 중단 결승 진출자에게만 반환

결승 스타트가 진행된 후 중단 반납하지 않음

17.8 대회심사위원회가 본 항에 관해서 내린 결정에 대해서는 항의할 수 없다.

## 제18조 손해에 대한 책임

18.1 경기 중 차량 및 그 부속품 등이 파손된 경우 그 책임은 참가자가 져야한다. (차량이 차량 검사장 또는 대회심사위원회에 의해 보관되는 기간 중에 발생한 경우는 제외)

18.2 대회 개최 기간 중 또는 그 전후에 발생한 손해는 참가자 스스로 책임을 진다.

18.3 오피셜은 그 직무에 최선을 다하지만, 만일 오피셜의 행위로 인해 발생한 엔트런트, 라이더, 피트 크루 및 차량 등에 대한 손해에 대해서 오피셜은 일체의 책임을 지지 않는다.

## 제19조 라이더의 건강에 관한 가이드라인

## 19.1 질병 및 상해에서 경기로 복귀하는 것에 대해

- 질병 및 상해에서 복귀할 때는 의료기관(경기장의 메디컬 센터 포함)에서 담당 의사에게 레이스 복귀에 대한 확인을 받을 것.
- 다음 대회와 경기 전에 메디컬 체크를 받거나 의사의 진단서를 요구할 수 있다.

## 19.2 뇌진탕에 대해

뇌진탕은 머리에 가해지는 직접 또는 간접적인 충격으로 인해 발생하는 뇌 기능 장애이다.

특히 단기간에 두번의 뇌진탕을 일으키는 것은 매우 중대한 장애를 초래할 수 있고, 또한 증세를 끌어안은 채 주행하는 것은 다른 라이더에게 위험을 미칠 우려가 있으므로 뇌진탕으로 의심되면 의료 기관에서 진찰을 받을 것.

## 19.3 열사병에 대해

- 열사병이란 더운 환경에서 발생하는 장애의 총칭이다.
- 스포츠로 인한 열사병 사고는 적절한 예방만으로 방지할 수 있다. 그러나 예방에 관한 지식이 충분히 보급되지

않는 이유도 있고, 열사병에 의한 중대 사고가 발생한 사례도 있다. 특히 최근 몇 년, 여름의 폭염이 계속되어 열사병의 위험성도 높아지고 있다.

- 예방의 예로서 레이스 전에 스포츠 드링크(0.1% ~ 0.2%의 염분이 함유된 것)을 250ml ~ 500ml 마시기 등이 있다.

## 제20조 대회심사위원회의 권한

대회심사위원회는 본 규칙 및 그 세칙에 근거하여 해당 대회에서 최종적인 권한을 행사할 수 있다.

## 제21조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2023 년 1 월 1 일부터 시행한다.

## 제 4 장

## 재정 규칙

## 제22조 원칙

해당 대회에 직접 관계된 자(라이더,엔트런트, 주최자, 오피셜, 프로모터를 말한다. 이하 동일)가 주최측이 정한 제반 규칙에 명시된 의무를 위반하거나, 또는 모터사이클 스포츠 관리, 보급 진흥, 경기의 안전과 공정 및 질서 유지를 저해하는 행위를 할 경우 본 규칙에 명시된 처벌 대상이 된다.

## 제23조 재정 조직의 구성, 역할, 권한

### 23.1 대회심사위원회

23.1.1 대회심사위원회는 대회 개최 기간에 일어난 위반 행위, 항의에 대한 심리권을 갖고 재정을 내리는 유일한 기관이며, 다음의 경우 자신의 직권으로, 혹은 오피셜들의 요청에 응하여 페널티를 부과할 수 있다.

- 대회 기간에 경기 규칙, 대회 특별 규칙 또는 대회 오피셜의 지시에 반하는 행동 또는 행위를 한 경우
- 대회 기간 중 부정행위, 폭력행위 또는 해당 대회나 모터사이클 스포츠의 이익에 해로운 행동을 한 경우
- 경기 운영에 관하여 해당 오피셜이나 대회 주최자에게 중대한 하자가 있는 경우

23.1.2 대회심사위원회의 위원은 오피셜 자격이 있는 사람 중에서 대회의 격식에 따라 대회 주최자가 임명한다.

23.1.3 대회 기간 중 본 규칙 또는 대회 특별 규칙을 위반하는 행위에 대해서는 그 경중에 따라서 대회심사위원회의 권한에 의해 다음의 벌칙을 부가할 수 있다.

#### 벌칙 내용

훈계 문서에 의한 주의 – 시말서 제출

벌금 500 만원 이하의 벌금

경기결과에 영향을 주는 벌칙 타임 / 포인트 / 랩 수 가산 혹은 감산

순위의 변경 / 라이드스루 페널티 / 스톱&고 페널티

실격 대회 및 경기 결과 제외

23.1.4 특정한 위반에 대한 페널티의 상세 내용은 각 종목의 규칙 또는 대회 특별 규칙에 명기한다.

23.1.5 위반 상황에 따라 한 명의 위반자에게 복수의 벌칙을 부과할 수 있다.

23.1.6 대회심사위원회는 대회심사위원회가 부과하는 권한의 벌칙보다 무거운 벌칙을 부과하는 것이 마땅하다고 인정될 때에는 국내 규율재정위원회에 위반 사실을 보고하여 심의를 의뢰할 수 있다.

## 23.2 국내 규율재정위원회

23.2.1 국내 규율재정위원회(이하 ‘재정위’)는 대회심사위원회의 결정에 불복하는 ‘항소’, 대회심사 위원회로부터의 ‘심의 의뢰’ 및 경기 관계자 간의 분쟁, 의의에 대한 ‘제소’에 관하여 심리권과 재정을 내리는 유일한 기관이다.

또한 ‘재정위’는 해당 경기에 직접 관여하는 자의 반사회적 행위나 범죄 행위, 기타 모터사이클 스포츠 관리, 보급, 진흥, 경기의 안전과 공정 및 질서 유지를 해치는 행위에 대해서 고발 등이 없어도 자신의 권한으로 심의하고 결정을 내릴 수 있다.

23.2.2 ‘재정위’는 가솔린 등 연료, 타이어 등의 분석 결과에 근거하여 벌칙을 재정한다.

23.2.3 ‘재정위’는 대회 기간 중 기간 내외를 불문하고 반사회적 행위 또는 모터사이클 스포츠의 이익에 해로운 행동을 취할 경우 회원 자격의 정지, 박탈 등의 결정을 내릴 권한을 갖는다.

23.2.4 ‘재정위’의 위원은 원칙적으로 해당 종목 위원회 위원장, 부위원장(1명), 회장이 지명한 유식자(1명)의 3명으로 구성하고 회장이 임명한다.

23.2.5 ‘재정위’는 다음의 벌칙을 부과할 수 있다. 또한 위반 상황에 따라 복수의 벌칙을 부과할 수도 있다.

### 벌칙 내용

훈계 문서에 의한 주의 – 시말서 제출

벌금 5000 만원 이하의 벌금

타임 / 포인트 페널티 및 타임의

삭제 결과에 영향을 미치는 타임 또는 포인트의 가산 또는 삭제

순위의 강등 경기 결과의 순위 강등

실격 프랙티스, 레이스 또는 그 모든 것에서 얻은 리절트의 실효. 또한 위반의 종류에 따라 자동 실격이 되는 것도 있다.

선수권 포인트의 박탈 선수권 포인트의 박탈

자격 정지

특정 기간 동안 회원으로서 생기는 모든 권리를 잃는 것 또는 주최측의 관할 아래에서 이루어지는 활동의 참여를 금지시키는 것.

본 벌칙의 적용에 관해서는 적용 기간을 최대 2 년간까지로 한다.

※ 자격 정지 중에도 대회에 참가할 수는 있다. 다만 해당 대회 때에는 그 정지 기간은 종료해야 한다.  
자격 박탈 주최측의 관할 아래 진행되는 모든 활동에 참여할 권리를 최종적으로 완전히 상실하는 것.

23.2.6 출전 정지의 벌칙은 대회심사위원회의 심의 의뢰를 토대로 ‘재정위’에 의해 재정되고 30 일 이내에 통보된다.

#### 23.2.7 제조자(공급자)에 대한 벌칙

공인 차량, 공인 부품, 용품, 공인 타이어 등에서 신청자가 공인 신청과 다른 제품을 공급하여 그 위반이 입증된 경우 ‘재정위’에서 심의되어 해당 신청자의 자격 정지 및 공인의 말소 또는 5000 만원 이하의 벌금을 부과한다.

#### 23.3 중앙심사위원회

23.3.1 중앙심사위원회는 ‘재정위’의 결정에 불복하는 상고에 관한 심리권과 재정을 내리는 유일한 기관이다.

또한, 중앙심사위원회는 회원 및 해당 경기에 직접 관여하는 자의 반사회적 행위나 범죄 행위, 기타 모터사이클 스포츠 관리, 보급 및 진흥, 경기의 안전과 공정 및 질서 유지를 해치는 행위에 대해서 고발 등이 없어도 자신의 권한으로 심의하고 결정을 내릴 수 있다.

23.3.2 중앙심사위원회가 부과할 수 있는 벌칙은 34.2.5 항에 기술된 ‘재정위’의 부과 벌칙 범위와 동일하다.

23.3.3 중앙심사위원회는 정관에 의한 이사회 결의에 의해 결성되며, 회장이 임명한 위원 3 명으로 구성된다.

결원이 있는 경우에는 회장이 별도 임명한다.

23.3.4 중앙심사위원회의 결정을 최종으로 한다.

23.3.5 중앙심사위원회의 재정에 대해서 통상의 법원에 제기하는 것은 불가하다.

이것에 대한 불복은 스포츠 관련 중재 기관에 실시하는 것으로 한다.

### 제24조 대회심사위원회에 대한 항의

#### 24.1 항의의 절차

24.1.1 대회에서 해당 클래스의 잠정 결과 발표 후 30 분 이내에 그 잠정 결과에 관해 의의가 있을 경우 항의를 할 수 있다.

24.1.2 레이스 디렉터, 스타트 / 피니쉬 오피셜, 섹션 오피셜 등의 경기 집행 임원이 내린 판정에 대한 항의는 할 수 없다. 항의가 인정되지 않는 재정에 대해서는 각 종목의 규칙에 명시된다.

24.1.3 항의할 수 있는 당사자(이하 ‘항의자’)는 해당 클래스의 라이더, 엔트런트 대표자만으로 한정한다.

24.1.4 항의자는 대회 사무국에 준비된 항의서에 1 항목마다 항의 보증금을 추가로 제출해야 한다.

24.1.5 항의 보증금은 1 항목에 10 만원, 가솔린 및 타이어에 관한 항의 보증금은 100 만원으로 한다. 다만 항의 보증금은 항의 내용이 인정된 경우에만 항의자에게 반환된다.

24.1.6 공식 절차에 의해 제출된 항의서만 접수되며 대회심사위원회에서 심의, 재정된다.

## 24.2 대회심사위원회의 재정 절차

### 24.2.1 사실 확인

위반 행위의 사실 확인을 위해 해당 오피셜의 증언, 증거가 되는 자료(랩 차트, 영상 등)를 수집하여 확인한다.

### 24.2.2 청문

항의자, 피항의자, 그 외 대회심사위원회가 필요하다고 인정하는 증인 등으로부터 사정을 청문한다.

### 24.2.3 재정

- 사실 확인과 청문의 내용을 바탕으로 위원의 합의 하에 재정을 한다.
- 대회 심사위원의 의견이 엇갈릴 경우, 과반수로 결정한다.

### 24.2.4 재정 결과의 통보

재정 결과는 항의자에게 직접 통보하고 그 내용을 설명한다. 설명을 시작하기 전에 시간을 정하여 (통상 5 분정도) 통보한다.

항의자는 재정 결과의 통보서에 수령의 서명을 해야 한다.

24.2.5 대회심사위원회가 내린 재정에 대해서는 다음에서 정하는 항소 외 일절 항의할 수 없다.

## 제25조 국내 규율재정위원회에 대한 항소, 심의 의뢰, 제소

### 25.1 항소

해당 대회에 직접 관여하는 자는 대회심사위원회가 재정한 벌칙에 대해 ‘재정위’에 항소할 권리가 있다.

25.1.1 항소는 해당 라이더에게 벌칙을 통보하는 시각부터 1 시간 이내에 ‘재정위’ 앞으로 항소 의사를 나타내는 문서에 항소 보증금을 첨부하여 해당 대회심사위원회를 통해 제출해야 한다.

25.1.2 상기 항소의 이유를 나타내는 문서는, 전항의 항소 의사 표시 및 항소 보증금을 납부하는 것을 조건으로 해당일로부터 5 일 이내에 직접 사무국에 제출할 수 있다.

※ 제출 기한 날짜 계산은 당일은 포함하지 않고 다음 날부터 기한일의 24 시까지를 말한다.

(이하의 기한 기재도 동일)

25.1.3 항소 보증금은 100 만원으로 한다.

## 25.2 심의 의뢰

해당 대회에 대한 대회심사위원회는 ‘재정위’에 대해 대회심사위원회가 부과할 수 있는 권한의 벌칙보다 무거운 벌칙을 해당 위반 사실의 보고와 함께 심의 의뢰할 권리가 있다.

25.2.1 심의 의뢰는 최종 심사위원회 종료 후 5 일 이내에 직접 사무국에 제출할 수 있다.

25.2.2 심의 의뢰에 보증금은 필요로 하지 않는다.

## 25.3 제소

25.3.1 해당 대회에 대한 심사위원회가 해산한 뒤 해당 대회에 직접 관여하는 자는 그 관계자 간의 분쟁 및 의의를 ‘재정위’에 제소할 권리가 있다.

25.3.2 제소의 기한은 해당 대회심사위원회가 해산한 후 3 일 이내로 한다.

25.3.3 제소 보증금은 200 만원으로 한다.

## 제26조 중앙심사위원회에 대한 상고

26.1 ‘재정위’의 결정에 불복하여 상고하는 경우는 재정 통지를 받은 날로부터 5 일 이내에 상고 의사를 나타내는 문서에 상고 보증금을 첨부하여 사무국에 제출해야 한다.

26.2 상고 보증금은 200 만원으로 한다.

## 제27조 제기가 접수되기 위한 절차 (규율재정위원회, 중앙심사위원회 공통)

※ 이하 내용 중 ‘재정위’에 대한 (항소, 심의 의뢰, 제소), 중앙심사위원회에 상고를 총칭하여 ‘제기’라고 표기.

27.1 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고 기일까지 ‘제기’이유를 담은 문서와 보증금이 사무국에 제출되어야 한다.

27.2 이유서에는 ‘제기’이유가 정확히 기술되어 있어야 한다. 이유서는 우편, 전자메일, FAX 의 수단으로 송부할 수 있다.

27.3 신청인은 주최측에 대한 이유서가 제출된 지 10 일 이내에 그 ‘제기’에 관한 자료 등을 첨부한

**제28조 재정 기관(규율재정위원회, 중앙심사위원회)의 절차**

28.1 ‘제기’가 사무국에 제출된 후로부터 원칙적으로 15 일 이내에 재정 기관은 관계자를 소집하고 청문한다. 또한 증인을 필요로 하는 경우는 증인을 호출하고 증언을 요청하여 충분히 실정을 조사한 다음 재정을 내린다.

28.2 재정 기관에 소집된 사람들은 대리인으로 변호사에게 의뢰할 권리를 갖는다. 다만 변호사의 의뢰를 주최측을 통해 다른 당사자에게 통지되지 않으면 재정 기관은 이에 이의를 제기하는 절차를 중단할 수 있다.

28.3 소집 요청된 사람이 결석한 경우는 발언 기회를 포기한 것으로 간주한다.

28.4 재정 기관은 전화나 전자 메일 등을 이용하여 청문을 진행할 수 있다. 다만 이러한 방법은 긴급의 경우를 제외하고 원칙적으로 관계자 전원이 동의한 경우에 한한다.

28.5 재정 기관이 특별한 결정을 내린 경우, 청문은 공개되는 것으로 한다.

28.6 당사자가 외국어를 사용하는 것을 희망할 경우, 그 당사자가 스스로 필요한 통역을 준비하여 비용을 부담한다.

28.7 당사자의 청문은 본인이 참석한다. 단, 대리인으로 변호사도 동석할 수 있도록 한다. 본인이 불참한 경우에는 그

‘제기’가 기각될 수 있으며, 청문을 위한 비용은 신청인이 부담한다.

28.8 각 당사자는 독자적으로 증인을 호출 또는 동행시키는 등, 증인을 참석시키고 증언할 수 있다.

상기의 경우 비용은 그 당사자의 자기 부담으로 한다.

단, 증인은 알게 된 사실을 말할 수 있지만 의견을 말해서는 안 된다.

28.9 재정 기관은 필요에 따라서 전문가를 소집하고 그 의견을 들을 수 있다.

28.10 재정 기관의 결정은 모두 비공개로 인한 합의를 통해 과반수의 표결로 진행된다.

기권은 인정되지 않는다.

28.11 재정 기관의 결정은 당사자에게 직접 문서로 통보된다. 이것이 어려울 경우에는 등기로 관계자 전원에게 우송된다.

재정 기관이 인정하는 경우 전자 메일로 문서 첨부을 병용할 수 있다.

상기 문서 통보를 받는 당사자는 각 하부 재정 기관도 포함된다.

28.12 재정 결과 통보에 재정의 이유를 제시해야 한다.

28.13 재정 기관의 재정 결과의 요지는 당사자에게 통보.

28.14 재정 기관이 결정을 내리는데 필요한 비용은 그 재정 기관의 위원장에 의해 사정되어 패소 측에 청구된다. 단, 재정 기관이 별도의 결정을 내릴 경우는 제외한다.

## 제29조 징벌 기준

국내 경기 규칙에 명기되는 위반 행위 외에 스포츠맨십에 반하는 행위, 폭력 행위 등에는 이하의 징벌 기준을 마련한다. 국내 규율재정위원회 및 중앙심사위원회가 행위의 경중에 따라서 재정한다.

※ 대회심사위원회는 다음 해당 행위에 관해 주어진 권한 내의 벌칙을 부과하고 ‘재정위’에 더 무거운 벌칙을 부과하도록 사실 보고 및 심의 의뢰할 수 있다.

징벌에 해당하는 행위 벌칙

- 선수 등에 대한 폭언, 폭행, 협박, 위압 행위
- 주최자, 오피셜, 담당자 등에 대한 폭언, 폭행, 협박, 위압 행위
- 관객, 관계자에 대한 폭언, 폭행, 협박, 위압 행위

자격 정지 (2 년 이내)

벌금:

- ① 라이더 개인에 대해: 1000 만원 이하
- ② 엔트런트, 단체에 대해: 3000 만원 이하

주최측, 심사위원회, 조직위원회에 대한 폭언, 폭행, 협박, 위압 행위

자격 정지 (2 년 이내)

벌금:

- ① 라이더 개인에 대해: 2000 만원 이하
- ② 엔트런트, 단체에 대해: 3000 만원 이하

회원인 단체가 중대한 부정행위를 한 경우

자격 정지 (2 년 이내)

자격 박탈

벌금: 5000 만원 이하

상대에게 상해를 입히는 중대한 폭력 행위

자격 정지 (2 년 이내)

자격 박탈

벌금: 5000 만원 이하

중대한 형법상의 범죄 처벌을 받은 자

자격 정지 (2 년 이내)

자격 박탈

벌금: 5000 만원 이하

상기 외 모터사이클 스포츠의 관리, 보급 진흥, 경기 안전과 공정 및 질서

유지를 해치는 행위를 한 경우

자격 정지 (2 년 이내)

자격 박탈

벌금: 5000 만원 이하

※ 위반 상황에 따라 복수의 벌칙을 부과하는 것도 가능하다.

※ 해당 대회에 직접 관여하는 사람을 대상으로 한다.

## 제41조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2023 년 1 월 1 일부터 시행한다.

## [부칙1] 안티 도핑 규칙

### 제1조 총칙

1.1 도핑은 스포츠와 의학 윤리에 어긋난다.

1.2 주최측은 한국 도핑 방지 기구(이하 KADA) 메디컬 코드를 존중하고 안티 도핑을 추진한다.

1.3 주최측은 도핑을 금지한다.

1.4 도핑은 세계 안티 도핑 기구(WADA) 규정 금지 목록 및 메디컬 코드에 규정된 금지 물질 및 금지 방법의 사용에 해당하는 것을 말한다.

1.5 주최측은 경기에 출전하는 선수를 대상으로 도핑 검사를 실시한다.

1.6 국내경기규칙에 규정되는 경기자는 주최측으로 부터 요청이 있을 경우 도핑 검사를 받아야 한다.

검사를 거부하면 이유 여하를 불문하고 양성으로 판단되어 제재가 부과된다.

1.7 도핑을 한 경기자에 대한 제재를 부과한다.

선수에게 도핑을 강요하거나 권한 자, 또 경기자 도핑을 방조하거나 용인한 자에게도 제재를 부과한다.

1.8 도핑을 하지 않는 것은 경기자 스스로의 의무와 책임이다.

1.9 경기자로부터 금지 물질이 검출된 경우, 도핑 추정을 반증할 책임은 해당 경기자에게 있다.

## 제2조 세계 도핑 방지 규정 및 한국 도핑 방지 규정

2.1 세계 도핑 방지 규정(이하 WADA 규정) 및 한국 도핑 방지 규정(이하 KADA 규정)에 의거, 도핑 컨트롤의 개시, 실시에 대한 책임을 진다.

2.2 WADA 규정에 근거하여 이하의 역할 및 책임을 담당한다.

도핑 방지 방침 및 규칙이 WADA 규정 및 KADA 규정에 준거할 것.

국내 경기 연맹의 도핑 방지 방침 및 규칙이 WADA 규정 및 KADA 규정에 준거함을 가맹 또는 승인의 조건으로 할 것.

한국도핑방지위원회(이하 KADA)와 협력할 것.

KADA 규정을 위반한 경기자 또는 경기자 지원 요원에게 자격 정지 기간 중 교부금 및 보조금 교부의 전부 또는 일부를 정지할 것.

도핑 방지 교육을 장려할 것.

## 제3조 도핑 방지 규정의 적용

3.1 본 규정은 이하의 사람에게 적용된다.

1 경기자

2경기자 지원 요원

3.2 도핑 방지 규칙 위반에 대한 제재 조치가 적용된다.

## 제4조 의무

4.1 경기자는 다음의 의무를 진다.

- ① 적용되는 도핑 방지 방침 및 규칙을 이해하고 준수할 것.
- ② 채취 검사에 따를 것.
- ③ 도핑 방지와 관련하여 자기가 섭취하고 사용하는 것에 책임을 질 것.
- ④ 의사에게 금지 물질 및 금지 방법을 사용하면 안된다는 자신의 의무를 전하고 받는 치료가 WADA 규정에 따라 채택된 도핑 방지의 방침 및 규칙을 위반하지 않음을 확인하는 책임을 질 것.

4.2 경기자 지원 요원은 다음의 의무를 진다.

- ① 스스로 또는 지원하는 경기자에게 적용되는 도핑 방지 방침 및 규칙을 이해하고 준수할 것.
- ② 경기자의 검사 프로그램에 협력할 것.
- ③ 경기자의 가치관 및 행동에 대해 자신의 영향력을 행사하여 도핑 방지 자세를 육성할 것.

## 제5조 검사

WADA 규정 및 KADA 규정에 따르는 도핑 방지 기구가 실시하는 검사의 분석 결과를 승인한다.

## 제6조 본 규정 위반

6.1 도핑 방지 규칙 위반을 범하는 것은 본 규정을 위반하는 것이다.

6.2 도핑 방지 규칙을 위반했는지 여부를 판단하기 위해 WADA 규정 및 KADA 규정이 적용된다.

## 제7조 도핑 방지 규칙 위반의 승인

모든 도핑 방지 기관에 따라 도핑 방지 규칙을 위반했다는 결정을 승인하고 존중한다. 단, 그 인정이 WADA 규정 및 KADA 규정에 준거하며, 관련 단체의 권한에 근거한 경우에 한한다.

## 제8조 주최측 부과하는 제재 조치

8.1 도핑 방지 규칙을 어겼다고 인정된 사람은 메디컬 부의 결정에 따라 제재조치의 기간 동안 교부금, 조성금 및 보조금 교부의 전부 또는 일부를 받을 자격 및 주최측 에서 관리되는 자격을 상실한다.

8.2 제재 조치의 기간은 WADA 규정 및 KADA 규정에 따라 결정된다.

8.3 주최측은 위반이 1 회차인지 2 회차인지 판단할 때, 모든 도핑 방지 기구에 의해 부과된 이전의 제재 조치까지도 승인한다.

## 제9조 징계 조치 절차

도핑 방지 규칙 위반으로 밝혀진 모든 사건은 WADA 규정 및 KADA 규정에 준하여 판단되며,

WADA 규정 및 KADA 규정의 조항에 따라 불복 신청이 이루어진다.

## 제10조 통지

본 규정에 근거하여 제재 조치가 부과된 경우, 주최측은 부과된 제재 조치의 상세 내용을 다음 기관에 송부한다.

- ① 국제 올림픽 위원회 및 대한 올림픽 위원회
- ② WADA 규정 및 KADA 규정에 의하여 통지를 받을 권리를 갖는 자
- ③ WADA 및 KADA
- ④ 기타 주최측에서 통지가 필요하다고 판단되는 자

## 제11조 불복 신청

불복 신청에 대해서는 KADA 의 규정에 따른다.

## 제12조 도핑 방지 규칙 위반의 심사

도핑 방지 규칙을 위반했다고 기록된 사람이 후일 해당 도핑 방지 규칙을 위반하지 않았음이 판명된 경우, 또는 기타 오류가 CAS, 한국 스포츠 중재 기구 또는 도핑 방지 기구를 통해 드러난 경우, 주최측은 도핑 방지 규칙 위반 및 그 결과로서 부과된 제재 조치를 취소하며, 본 규정 6.2.9 에 의해 제재 조치가 부과되었다고 통지된 모든 사람에게 그 일을 보고한다.

## 제13조 해석

13.1 본 규정 중 다음의 말은 다음의 의미를 갖는다.

- ‘도핑 방지 규칙 위반’은 WADA 규정 및 KADA 규정에 기재되어 있는 도핑 방지 규칙에 대한 위반을 말한다.
- ‘경기자’는 WADA 규정 및 KADA 규정에 정의된 대로 의미를 갖는다.

13.2 본 규정에서 정의되지 않은 말은 문맥부터 다른 의미를 지닌 것을 제외하고, WADA 규정 및 KADA 규정에서 부여된 의미를 나타낸다.

**제14조 주최측이 실시하는 도핑 검사**

14.1 도핑 검사는 사전 통보를 하거나, 혹은 통보 없이 실시된다.

14.2 도핑 검사는 메디컬 부가 임명하는 검사원에 의해, 검사원이 지정하는 장소에서 실시된다.

14.3 검체 채취는 세칙에서 정하는 절차를 따른다.

분석 결과에 영향을 미칠 것이라고 판단되지 않는 사소한 절차의 차이는 결과에 대해 영향이 없는 것으로 한다.

14.4 시료 분석은 WADA 가 인정하는 검사 기관에서 실시된다.

14.5 시료 분석은 세계 안티 도핑 기구 검체 분석 규정 및 메디컬 코드에 따른다.

**제15조 결과의 통보와 제재의 절차**

15.1 검사 기관에서의 검사 결과는 본 연맹 메디컬 부장 또는 위원장이 지정하는 대리 위원에게 통보된다.

15.2 A 검체에 위반을 의심케 하는 이상 소견이 있는 경우, 메디컬 부장 또는 그 대리 위원은 본 주최측에게 보고한다. 경기자에게는 문서로 통지하고 소견에 대한 설명을 요구한다.

15.3 경기자는 통지를 받고 14 일 이내에 B 검체의 확인 검사를 요구할 수 있다.

경기자가 확인 검사 요구의 권리를 포기하거나 14 일 이내에 확인 검사를 요구하지 않을 경우, 도핑 양성으로 인정된다.

15.4 B 검체 검사에는 본 연맹 메디컬 부 1 명, 본 연맹 대표자 1 명, 선수 또는 그 대리인 1 명이 입회할 수 있다.

15.5 B 검체 검사 결과는 본 연맹 메디컬 부장 또는 대리 위원에게 보고된다.

메디컬 부장 또는 그 대리 위원은 검사 결과를 주최측 대표자에게 보고한다.

15.6 B 검체가 음성의 경우, 도핑 검사 음성으로 인정된다. B 검체가 A 검체와 동일 소견일 경우에는 도핑 양성으로 인정된다.

도핑 검사 양성인 경우, 해당 경기자 및 관계자에 대해서 제재를 부과한다.

15.7 제재를 결정하기 전에 경기자 및 관계자에게 공정한 사정 청취의 자리를 마련한다.

15.8 주최측 규칙에 따른 제재를 부과한다.

**제16조 제재**

16.1 경기자에 대한 제재는 경기 결과의 말소이다.

제재 내용은 다음과 같으며, WADA 규정에 따라 결정한다.

- ① 엄중 주의
- ② 자격 정지 2 년 이내
- ③ 자격 정지 2 년 이상 종신

16.2 경기자에게 도핑을 강요하거나 권한 자, 또 경기자 도핑을 방조하거나 용인한 자에 대한 제재는 6.5.1 조항에 규정하는 제재를 상한으로 필요한 수정을 가하여 부과한다.

## 제17조 부칙

17.1 이 안티 도핑 규정 시행에 대한 세칙은 별도로 정한다.

본 규칙은 2023 년 1 월 1 일부터 시행한다.

## 안티 도핑 세칙

### 제1조 도핑 검사의 절차

1.1 주최측이 임명하는 검사원으로부터 도핑 검사를 요청받은 경기자는 신속하게 검사를 받아야 한다. 검사원은 주최측이 발행한 검사원 임명장을 경기자에게 제시한다.

1.2 검사원이 방문한 경우, 경기자에게는 그 시점에서 진행중인 활동을 종료하기 위해 필요한 시간이 부여된다. 또한 경기자는 검사가 끝날 때까지 검사원의 확인 하에 있어야한다.

검체 채취는 가능한 한 신속하게 실시한다.

1.3 도핑 검사는 검사원이 지정하는 장소를 도핑 검사실로 한다.

도핑 검사실에는 경기자를 도울 1 명이 동석할 수 있다.

1.4 경기자는 밀봉된 채변 용기를 복수 중에서 1 개를 선택하여 동성 검사원의 확인을 받고 75ml 이상의 소변을 채취한다.

1.5 경기자는 밀봉된 검체 용기 키트를 복수 중에서 1 개를 선택하여 소변을 A, B 검체 용기에 나누어 담아 검체 용기를 밀봉한다.

1.6 경기자는 과거 7 일에 걸쳐 사용한 약물을 신고한다. 또 과거 6 개월 이내 수혈의 유무에 대해서도 신고한다.

1.7 경기자 및 동행하는 사람은 검사 용지, 검체 용기의 코드 번호가 모두 일치하는 지, 절차가 공정하게 진행되었는지를 확인하고 검사 용지에 서명한다.

1.8 검사원은 검사 용지, 검체 용기의 코드 번호가 모두 일치하는 지, 검사 용지에 누락이 없는 지 확인하고 검사 용지에 서명한다.

1.9 경기자가 샘플 제공을 거부하면 검사원은 검체 채취를 거부함으로써 경기자 본인이 도핑 검사를 거부한것으로 처리된다는 것을 설명해야 한다. 그래도 여전히 경기자가 검체 제공을 거부할 경우, 검사원은 이 사실을 도핑 검사 용지에 기재, 서명하고 경기자에게도 서명하도록 요구한다. 또한 검사원은 특별히 기재할 내용이 있다면 도핑 테스트 용지에 그 내용을 기재한다.

## 제2조 제재 결정까지의 절차

2.1 A 검체에 위반을 의심케 하는 이상 소견이 있는 경우, 이 시점에서 해당 경기자의 주최측에 대한 행사의 참가 자격은 일시 정지된다.

2.2 도핑 검사 양성의 경우에는 제재의 최종 결정이 나오기 전에 해당 경기자 및 관계자에게는 공정한 조사의 장으로서 이하에서 정하는 재정 위원회가 설치된다.

2.3 재정 위원회의 심의를 바탕으로 제재를 결정한다.

## 제3조 재정 위원회

3.1 재정 위원회는 필요에 의하여 그 때마다 설치된다.

3.2 재정 위원회의 위원은 메디컬 부장, 해당 종목 위원회 위원장과 부위원장으로 구성되도록 하고 필요에 따라 주최측이 위촉한다.

3.3 재정 위원회는 검사 기관에 검사 데이터에 대한 설명과 본 연맹 메디컬 부의 의견을 구할 수 있다.

본 규칙은 2023 년 1 월 1 일부터 시행한다.

## [부칙2] 서킷에 관한 규칙

### 제1조 목적

본 규칙은 로드레이스 코스(서킷)에서 연습, 레이스를 포함하여 서킷 주행 시의 기본적인 주행 방법, 매너를 명시하기 위한 규칙이다.

## 제2조 정의

2.1 서킷 주행이란 모든 사람이 연습 및 레이스 등에서 각자 가지고 있는 기량 및 차량의 능력의 범위 내에서 가능한 한 안전하고 빠르게 달리는 것을 목적으로 주행하는 것을 말한다.

### 2.2 레코드 라인의 정의

레코드 라인은 그 서킷을 무리 없이 가능한 한 안전하고 빠르게 달리기 위한 이상적인 주행 라인을 말한다.

2.3 슬로우 주행은 라이더 및 머신의 트러블, 서킷 초심자의 주행, 길들이기 주행, 코스 답사 주행을 말하며, 기본적으로는 피트라인이 있는 쪽의 코스 끝을 주행해야 한다.

## 제3조 서킷 주행의 준수 사항

서킷을 주행할 때는 각 서킷 별로 정해진 규칙을 숙지하고 해당 시설의 지도원, 담당자, 오피셜 등의 지시에 따라야 한다.

### 3.1 우선권

3.1.1 서킷 주행에서는 기본적으로 레코드 라인을 주행하는 자에게 우선권이 있다.

3.1.2 슬로우 주행 중인 자는 레코드 라인을 주행하는 자를 방해하면 안 된다.

슬로우 주행 차량은 기본적으로 피트라인이 있는 쪽의 코스 끝을 주행해야 한다.

3.1.3 피트라인에서는 피트인 하는 차량(먼저 피트라인을 주행하고 있는 차량)에게 우선권이 있다.

3.1.4 피트아웃해서 코스로 복귀하는 라이더는 피트라인을 나와서 첫 코너 출구까지는 피트 측의 코스 끝을 주행해야 하며, 그 동안 후방에서 접근하는 차량의 주행을 방해해서는 안 된다. 레코드 라인에 합류할 때는 충분한 속도로 가속해야 한다.

### 3.2 주행 중의 준수 사항

3.2.1 시그널 및 플래그 시그널을 확인하고 그 지시에 따를 의무가 있다.

3.2.2 통상적으로 예상할 수 없는 지점에서 불필요한 급감속을 해서는 안 된다.

3.2.3 어떤 경우에도 반대 방향으로 주행하거나 규정 외의 코스를 주행하면 안 된다.

3.2.4 직선 부분에서는 앞 차량을 추월하는 이외의 목적으로 진로를 현저하고 급격하게 변경하는 것은 금지된다.

3.2.5 다른 라이더의 주행을 방해하는 주행을 해서는 안 된다.

3.2.6 필요할 때 외에 핸들에서 손을 놓거나 다리를 풋레스트에서 떨어뜨리거나 밖으로 내미는 등의 위험한 태도를 취하면 안 된다.

### 3.3 전도 / 코스 아웃

#### 3.3.1 코스 아웃

3.3.1.1 만약 코스 아웃을 했다면 복귀하는 경우는 후방을 확인한 다음 코스로 복귀해야 한다. 전도된 경우는 머신을 확인(파손, 오일 누출, 그래블의 자갈 등)하는 것에도 유의하여 코스를 오염시키 않도록 한다.

3.3.1.2 트러블로 주행을 멈추는 경우, 머신을 코스 바깥의 안전한 장소에 세우고 퇴거해야 한다.

#### 3.3.2 전도

3.3.2.1 자신이 전도 또는 고장으로 정지할 경우 2 차 사고의 방지, 즉 후속 차량과 충돌하거나 후속 차량을 전도시키는 등의 사고를 방지해야 한다.

3.3.2.2 전도되면 상황 판단에 따라 안전한 곳으로 최대한 빨리 대피할 것. 특히 오일에 의한 전도는 후속 차량도 같은 장소에서 계속하여 전도할 가능성이 있으므로 주의해야 한다.

3.3.2.3 안전한 장소에서 가능한 한 후속 차량에게 알리는 노력을 할 것. 안전한 타이밍을 보고 전원과 연료 콕을 OFF 로 해서 화재나 연료 누출을 방지한다. 또한 가능한 한 비산된 부품을 제거할 것.

3.3.2.4 가드레일 밖으로 나가기 전까지는 헬멧을 착용하고 있어야 한다.

3.3.2.5 전도된 머신은 오일, 가솔린 등이 누출되는 경우가 많으므로 전도 차량을 목격했다면 다음 랩에는 충분히 주의하여 주행해야 한다.

#### 3.3.3 코스로의 복귀

3.3.3.1 안전한 장소에서 머신이 주행 가능한지 확인한다.

3.3.3.2 오일, 가솔린, 냉각수, 브레이크액 등의 누출이 없는지 확인한다. 누출이 발생한 경우는 무리하게 피트로 돌아오지 않을 것.

3.3.3.3 주행에 위험이 있는 부분의 파손, 중요 안전 부품의 파손 또는 파손 부위가 예리하게 되지 않았는지 확인할 것.

3.3.3.4 페어링 내에 흙, 자갈, 풀 등이 들어가지 않았는지 확인하고, 또한 타이어에 진흙이 묻은 채 라인으로 복귀하지 않도록 한다.

3.3.3.5 후방의 안전을 충분히 확인하면서 여유를 가지고 코스에 복귀한다.

#### 3.3.4 머신 트러블

3.3.4.1 주행 중에 머신 트러블이 발생했을 경우, 레코드 라인을 주행하는 라이더에게 방해가 되지 않도록 주의하면서 피트로 돌아갈 수 있지만, 후방의 안전을 확인하고 신호를 주면서 피트 쪽 코스 끝을 주행한다.

3.3.4.2 코스 상에 오일 등의 액체를 누출할 위험이 있는 트러블의 경우는 슬로우 주행으로 피트로 돌아가지 않고

신속하게 코스 아웃하여 안전한 곳에 머신을 세워야 한다.

### 3.3.5 피트인

3.3.5.1 피트인하는 차량의 라이더는 피트레인 입구 전부터 후방을 확인하고 피트 측으로 차량을 붙여서 손 또는 발로 피트인의 신호를 한 뒤, 안전을 확보하며 피트레인을 서행해야 한다.

피트 에어리어(정차 구역)를 주행하는 것은 금지된다.

3.3.5.2 피트인하는 차량은 자기의 피트에 가능한 한 피트레인에서 피트 에어리어로 진입하여 자기의 피트에 가급적 가깝게 정차해야 한다.

3.3.5.3 피트레인의 속도 제한은 해당 서킷의 규칙에 따라야 한다.

3.3.5.4 피트레인의 시그널링 플랫폼(사인 에어리어)에서 피트 크루는 주행 차량에 우선권이 있음을 인식하고 자신의 책임하에 안전을 확보한다. 피트 크루가 규칙을 위반할 경우에도 해당 팀, 라이더가 책임을 지는 것으로 한다.

### 3.3.6 그 외

3.3.6.1 항상 스포츠맨으로서의 태도를 유지하고 품격을 의심받을 만한 언행은 엄격히 삼가한다.

3.3.6.2 알코올류 또는 약품(흥분제 등)을 사용하면 안 된다.

## 제4조 차량 및 라이더의 장비

### 4.1 차량

4.1.1 서킷을 주행하는 차량은 자신의 책임으로 사전의 정비를 실시하여 주행하는 서킷에 요구되는 사양을 충족해야 한다.

4.1.2 오일 누출 및 부품의 낙하 등이 우려되는 상태에서 주행은 금지되며, 주행이 안전하게 이루어지고 다른 라이더나 코스에 위험이 미치지 않도록 노력해야 한다.

### 4.2 라이더의 장비

4.2.1 헬멧은 로드레이스용 헬멧을 사용할 것. 헬멧 및 장비에 웨어러블 카메라 등의 돌출물 장착은 금지된다.

4.2.2 레이싱 슈트, 글러브, 부츠, 체스트가드, 백프로텍터 를 착용해야 한다. 또한 안전 대책으로서 에어백, 헬멧 리무버를 착용하는 것이 권장된다.

4.2.3 길들이기 주행 등을 실시하거나 특히 스피드가 느린 라이더가 주행하는 경우는 외부에서 확실히 인식할 수 있는 색상의 조끼 등을 착용하여 다른 라이더에게 확실히 알 수 있도록 해야 한다. 조끼 등의 모양과 색상에 대해서는 각 서킷의 지시에 따를 것.

## 제5조 손해에 대한 책임

5.1 주행 중 자신의 차량 및 그 부속품 및 안전 장비 등이 파손된 경우, 또 서킷의 부대 설비 등을 파손한 경우에도 그 책임은 자신이 져야 한다.

5.2 주행으로 발생한 부상 등은 참가자 스스로가 책임을 지는 것으로 한다.

## [부칙3] 로드레이스 경기 규칙

### 제1조 적용의 범위

이하에 명시한 규칙은 국내 경기 규칙에 근거하여 세계선수권을 제외한 국내의 모든 로드레이스 대회에 적용된다.

### 제2조 로드레이스

로드레이스는 포장되어 완전히 폐쇄된 서킷에서 열리는 레이스이며, 국내 경기 규칙 및 본 규칙에 의하여 관리, 운영된다.

로드레이스는 스프린트 레이스와 내구 레이스로 구분된다.

#### 2.1 스프린트 레이스의 정의

① 레이스의 총 주행거리 130km 이하, 혹은 주행 시간 2 시간 미만.

② 개인 경기

#### 2.2 내구 레이스의 정의

① 레이스의 총 주행거리가 130km 를 넘는 것, 또는 주행 시간 2 시간 이상.

② 팀 단위(두 명 이상의 라이더)로 진행된다.

## 2.3 코스 레코드의 정의

코스 레코드는 그 서킷의 가장 빠른 타임의 기록이며 클래스 별로 관리된다. 예선, 결승 모두 대상이 된다.

## 2.4 프랙티스 세션(공식 예선 등)의 정의

프랙티스 세션은 공식 연습, 공식 예선 및 결승 레이스 당일의 워업 세션으로 구성된다.

## 2.5 결승 레이스의 정의

레이스는 사이팅 랩 스타트 부터 레이스 종료(체커 후, 대회 특별 규칙에 명시된 시간 또는 적기 종료도 포함)까지를 말한다.

## 제3조 대회와 개최 클래스

대회와 개최 클래스는 아래와 같다.

1. SB1000
2. ST1000
3. SS600
4. SP300
5. SP 500
6. SUPER N
7. ST300

## 제4조 공식 시그널

라이더는 제시되는 공식 시그널을 확인할 의무가 있으며 그 시그널에 따라야 한다. 공식 시그널에 따르지 않은 경우 해당 대회 심사위원회 또는 레이스 디렉션에 의해 벌칙이 부과된다.

4.1 프랙티스 세션(공식 예선 등) 및 결승 레이스 중에는 아래의 공식 시그널이 사용된다.

4.1.1 공식 시그널 위반은 벌금, 레이스 타임 가산, 예선 타임 삭제, 실격, 포인트 삭제 등의 벌칙이 부과된다.

벌칙의 결정은 대회 심사위원회가 위반 내용에 따라 결정한다.

4.1.2 정보 전달을 위한 신호기와 신호등

4.1.2.1 국가 또는 레드 라이트 소등

## 레이스 스타트

### 4.1.2.2 녹기 및 그린 라이트

- 코스 규제의 해제 및 해당 깃발 제시 포스트에서 황기의 해제를 나타낸다.
- 공식 연습, 공식 예선, 워업, 사이팅 랩의 각 1 랩째에 모든 포스트에서 진동 제시된다.
- 결승 레이스 전의 워업 랩 스타트를 알리기 위해 스타터에 의해 진동 제시된다.
- 황기가 제시된 직후의 포스트에서 진동 제시된다.
- 피트레인 출구가 개방될 경우에 그린 라이트가 점등된다.

### 4.1.2.3 황색과 적색의 스트라이프기

해당 깃발 제시 부근의 코스 상에 비 이외의 이유로 코스 표면이 미끄러운 상태(코스 상에 오일이나 낙하물이 있을 가능성도 포함한다)를 나타낸다. 이 깃발은 포스트에서 진동 제시된다.

### 4.1.2.4 레드 크로스 (대각선 적십자가 그려진 백색기)

해당 깃발 제시 구간에 비가 내리기 시작했음을 나타낸다.

이 깃발은 포스트에서 진동 제시된다.

### 4.1.2.5 황색과 적색의 스트라이프기 + 레드 크로스

해당 깃발 제시 구간에 비가 계속 내리고 있음을 나타낸다.

이 2 개의 신호기는 포스트에서 동시에 진동 제시된다.

### 4.1.2.6 청기

- 후방으로부터 추월당하려 하고 있는 라이더에게 플래그 마셜 포스트에서 진동 제시된다.

프랙티스 세션 중에 청색기의 제시를 받은 라이더는 라인을 바꾸지 않고 점점 감속하면서 후방의 라이더를 추월시켜야 한다.

레이스 중 청색기의 제시를 받은 라이더는 선두 그룹에게 1 랩 뒤쳐지기 직전의 상황으로, 최대한 신속하게 추월 하려하는 라이더를 추월시켜야 한다. 또, 1 랩 뒤쳐진 그룹 안에서의 라이더 간 추월은 청색기가 제시되고 있는 동안 금지된다.

본 규정을 위반할 경우, 레이스 디렉션에 의해 페널티가 부과될 수 있다.

- 피트아웃 하려는 라이더를 향해 코스 상의 주행 집단이 접근하고 있는 경우에 진동 제시된다.

### 4.1.2.7 체커기

이 깃발은 레이스 또는 프랙티스 세션 종료 신호로써, 피니시라인에서 노면과 같은 높이로 진동 제시된다.

체커를 받은 라이더는 천천히 피트로 돌아가야 한다. 피니시라인 통과 직후 정지해서는 안된다.

#### 4.1.2.8 체커기 + 청기

레이스 마지막 랩 중 피니시라인 직전에 선두 라이더의 바로 앞을 다른 라이더가 주행하고 있는 경우, 선두에게는 레이스 종료를 전하고, 바로 앞의 라이더에게는 1 랩이 더 남았다는 것을 전한다.

피니시라인에서 청기가 체커기와 동시에 진동 제시된다.

#### 4.1.3 정보 및 지시를 전달하는 신호기, 보드, 신호등

##### 4.1.3.1 황기 및 옐로우 라이트

해당 깃발 제시 및 옐로우 라이트 점멸 구간의 코스 및 코스 사이드에 장애물이 있거나 기타 위험한 상태임을 나타낸다.

- 황기 1 개의 진동은 전방 코스 사이드에 위험이 존재하는 것을 예고한다.
- 황기 2 개의 진동은 전방 코스 상에 주행을 방해하는 장애물 등 위험이 존재함을 예고한다.
- 라이더는 언제든지 정지할 수 있도록 준비하고 있어야 한다. 녹기가 진동 제시되는 지점까지 추월은 금지된다.
- 스타팅 그리드의 각 열에서 진동 제시될 경우 레이스의 스타트 딜레이를 의미한다.

스타팅 그리드의 첫 열(또는 그 이상의 열)에서 진동 제시하는 경우 해당 열의 라이더에게 문제가 있음을 의미한다.

- 주행 종료 시에 체커기 제시 후 피니시라인을 최초로 통과한 라이더에 맞춰 각 포스트에서 황색기 1 개가 정지 제시된다.

##### 4.1.3.2 적기 및 레드 라이트

이 깃발은 경기의 중단을 나타낸다. 코스를 폐쇄하는 경우에도 사용된다.

- 레이스 또는 프랙티스가 중단될 경우 각 플래그 마샬 포스트에서 적기가 진동 제시되며 코스 전체의 레드 라이트가 점등한다. 라이더는 저속으로 최대한 주의를 기울여 피트로 돌아가야 한다.
- 피트레인 출구가 폐쇄될 때 피트레인 출구에서는 레드 라이트가 점등된다. 라이더는 피트아웃 할 수 없다.
- 적기는 결승 직전의 워업 랩 종료 시에 스타팅 그리드에서 정지 제시된다.

- 레드 라이트는 레이스의 스타트 신호로써 스타트 라인에서 2~5 초 동안 점등된다.

#### 4.1.3.3 흑기

해당 라이더에게 신속하게 피트인 하라는 지시를 나타낸다.

- 이 깃발은 해당 라이더의 넘버를 나타내는 보드와 함께 각 포스트에서 진동 제시된다.
- 이 깃발과 보드는 해당 라이더의 팀에게도 고지된다.
- 결승 레이스 중 안전상의 관점에서 코스에서 제외시킬 필요가 있는 라이더에 대해 흑기를 제시할 수 있다.
- 장비 및 차량에 문제가 있는 경우에도 제시되며, 해당 차량은 즉시 피트레인으로 돌아가서 오피셜의 지시를 받아야 한다.

#### 4.1.3.4 오렌지불기 + 흰색 넘버를 붙인 검정색 보드

해당 넘버의 머신은 자신 및 다른 라이더에게 위험을 끼칠 수 있으며 신속하게 코스에서 이탈하여 안전한 장소에 정지해야 한다.

- 이 깃발은 해당 라이더의 넘버를 나타내는 보드와 함께 각 포스트에서 진동 제시된다.
- 이 깃발과 보드를 제시받은 라이더는 신속하게 안전한 장소에 정지해야 한다.

#### 4.1.3.5 황기 + SC(세이프티카) 보드

세이프티카 개입에 따른 레이스 일시 중립화(주의, 감속, 추월 금지)를 나타낸다.

세이프티카 개입과 SC 보드는 내구 레이스에만 적용된다.

- 모든 포스트에서 황기의 진동 제시와 SC 보드가 제시되고 레이스는 중립화 된다. 라이더는 감속하여 주행해야 하며 다른 라이더를 추월할 수 없다.
- 추월을 지시받은 라이더 이외에 세이프티카를 추월하는 것은 금지된다.
- 모든 라이더는 세이프티카 후방에서 일렬로 주행해야 한다.

#### 4.1.3.6 'RIDE THROUGH'의 글자 밑에 라이더 넘버를 붙인 일체형 보드 (라이드 스루 페널티)

해당 라이더는 레이스 중, 피트레인을 통과해야 한다. 도중에 정지하는 것은 인정되지 않는다. 통과 이후 해당 라이더는 레이스에 복귀할 수 있다.

- 라이더는 피트레인 속도 제한을 준수해야 한다. 이 속도 제한을 위반할 경우, 라이드 스루 절차가 반복되며, 속도 제한을 2 번 위반한 라이더에게는 흑기가 제시되어 해당 라이더는 실격된다.

- 라이더의 번호를 표시(검정색 글씨)한 황색 보드(가로 100cm, 세로 80cm)가 피니시라인 상에 제시되며, 계시 모니터에도 같은 정보가 표시된다.
- 보드가 3 회 제시되었는데도 라이드 스루를 이행하지 않는 라이더에게는 흑색기가 제시된다.
- 레이스 종료까지 라이드 스루 페널티를 이행하지 못한 경우 해당 라이더에는 20 초의 타임 페널티가 부과된다.

#### 4.1.3.7 ‘STOP’의 글자 밑에 라이더 넘버를 붙인 일체형 보드 (스톱&고 페널티)

해당 라이더는 신속하게 피트인하여 오피셜이 지시한 장소에 지시된 시간 동안 정차해야 한다. 이 보드는 피니시라인에서 제시되며 아울러 다른 포스트에서 추가 제시된다.

운용 및 제시 위치는 각 대회와 특별 규칙 또는 공식 통지에 명시된다.

이 보드는 내구 레이스에만 적용된다.

#### 4.2 라이트에 의한 시그널

4.2.1 옐로우 라이트(황색 등)의 점멸: 황기와 같은 의미.

4.2.2 그린 라이트(녹색 등): 녹기와 같은 의미.

4.2.3 레드 라이트(적색 등): 적기와 같은 의미. 스타트 시 2~5 초간 점등된다.

4.2.4 블루 라이트(청색 등) 점멸: 공식 예선 또는 레이스 중 피트레인 출구에서 항상 점멸된다.

#### 4.3 신호기의 치수와 색 및 넘버 보드

4.3.1 신호기의 치수는 세로 80cm, 가로 100cm 로 한다.

##### 4.3.2 신호기의 색

사용 색의 Pantone 넘버는 다음과 같다.

오렌지: Pantone 151C

검정: Pantone Black C

파랑: Pantone 286C 또는 298C

빨강: Pantone 186C

노랑: Pantone Yellow C

녹색: Pantone 348 C

##### 4.3.3 라이더의 넘버 보드

라이더의 넘버를, 흰색으로 1 글자당 최소 스트로크 폭 4cm, 세로 30cm 로 부착하여 표시할 수 있는 검은 보드(가로 70cm X 세로 50cm)를 각 플래그 마셜 포스트에 준비해야 한다.

4.4 대회가 개최될 경우 공식 예선 및 결승 레이스 전에 레이스 디렉터, COC, 세이프티 오피서 및 필요에 따라 팀 대표와 경기 관계자에 의해 각 마셜 포스트 및 플래그나 라이트 등의 시인성과 코스 상황을 확인하기 위한 코스 인스펙션이 실시되어야 한다.

## 제5조 참가 자격

### 5.1 엔트런트 및 라이더

엔트런트 및 라이더는 국내 경기 규칙 3 장 ‘대회’에 부합해야 한다.

## 제6조 참가 신청

6.1 참가 신청 장소 및 기간은 대회 특별 규칙에서 정한다.

### 6.2 참가 신청 절차

6.2.1 각 부분 공통으로 소정의 신청서에 필요 사항을 빠짐없이 기입하여 참가비와 함께 대회 사무국에 제출해야 한다.

6.2.2 2클래스 이상 참가 신청 시에는 각각의 신청서를 제출해야 한다.

6.2.3 우편 접수의 경우, 등기 우편 또는 주최자가 정하는 방법으로 마감일 당일 소인이 있는 것까지 유효하다.

6.2.4 전화 신청 및 마감일 이후의 신청은 일체 받지 않는다.

## 제7조 참가 접수

7.1 필요 사항을 기입한 참가 신청서, 참가비를 대회 사무국에 접수한 자만 참가 접수가 완료된다.

7.2 일단 접수된 참가비는 아래 7.3 조항의 경우를 제외하고 어떤 이유로도 반환되지 않는다. 공식 예선을 통과하지 못한 자도 마찬가지이다.

7.3 대회가 무산된 경우나 참가 신청이 거부될 때만 참가비가 반환된다.

## 제8조 넘버 및 넘버 플레이트

8.1 모터사이클의 프론트와 사이드에는 라이더의 넘버가 장착되어 관객과 오피셜이 명확히 인식하도록 해야 한다. 또한 모터사이클 어떤 부분이라도, 혹은 라이더가 시트에 앉았을 때 신체에 의해서도 가려져서는 안 된다.

8.2 넘버 플레이트의 숫자 사이에 구멍을 낼 수 있다. 그러나 어떤 상황에서도 숫자 자체에 구멍을 내서는 안 된다. 구멍

부분도 규정의 색상으로 보여야 한다.

8.3 숫자의 최소 크기는 다음과 같다.

프론트 넘버의 최소 치수

최소 높이: 140mm

최소 폭: 80mm

최소 굵기: 25mm

최소 자간: 10mm

사이드 넘버의 최소 치수

최소 높이: 120mm

최소 폭: 70mm

최소 굵기: 20mm

최소 자간: 10mm

8.4 라이더에게 할당된 넘버(및 플레이트)는 다음과 같이 머신에 표시되어야 한다.

① 정면의 1 개소에 표시한다. 이는 페어링의 정면의 중앙 또는 좌우 어느 쪽에 약간 치우쳐서 표시한다. 넘버는 바탕의 가운데에 위치하고 그 주변의 25mm 는 어떠한 광고도 금지된다.

② 차량의 양 측면 또는 차량 하부 페어링의 하부 후방이 권장된다. 넘버는 바탕의 가운데에 위치해야 한다. 이에 관한 어떠한 변경도 제 1 전의 최소 2 주 전까지 테크니컬 디렉터의 사전 승인을 받아야 한다.

③ 넘버의 폰트는 Futura Heavy 를 기준으로 하는 고딕체이다. 그 폰트의 디자인 및 레이아웃을 사용하지 않는 넘버는 제 1전의 최소 2주 전까지 테크니컬 디렉터의 사전 승인을 받아야 한다. 모든 숫자는 표준 형식이어야 한다.

④ 모든 윤곽선(outlines)은 대비되는 색상으로 해야하며 최대 폭은 3mm 로 한다. 넘버의 주변(윤곽 포함)에서 바탕색이 명확히 식별되어야 한다. 반사 또는 미러 타입의 넘버는 인정되지 않는다.

⑤ 넘버가 오버랩(중복)되면 안된다.

⑥ 넘버의 시인성에 관해 논란이 생긴 경우 테크니컬 디렉터의 결정이 최종결정이 된다.

8.5 로드레이스 각 클래스 넘버플레이트의 바탕색과 숫자색은 클래스 별 규정 참고.

## 제9조 라이더 넘버 (엔트리 번호)

9.1 주최자에 의해 번호가 할당되며 공식 엔트리 리스트에 의해 통지된다.

9.2 라이더 넘버는 검차 때까지 규정의 서체 및 색상으로 제작하여 머신에 표시해야 한다.

9.3 라이더 넘버는 차량 검시 시 검사되며 판독하기 어렵다고 판될 경우, 수정이 요구된다. 수정을 요구받았을 경우, 신속하게 수정을 하고 다시 검차를 받아야 한다. 또 검차 통과 후에도 기록실, 포스트 마셜 등 오피셜로부터 판독하기 어렵다고 판단될 경우, 수정해야 한다.

9.4 적합하지 않은 라이더 넘버 및 플레이트를 장착한 차량은 레이스 참가 허가를 얻을 수 없다.

## 제10조 라이더의 장비

헬멧 및 장비는 레이스 기간을 통해 검차에서 합격한 것을 사용해야 한다. 또 검차 전 프랙티스에서도 적합한 것을 사용할 것.

검차 때에는 여러 개의 장비를 검사 받을 수 있다.

헬멧 및 장비에는 웨어러블 카메라 등의 장착이 금지된다.

### 10.1 헬멧

10.1.1 헬멧은 로드레이스 용으로 공인한 것이어야 한다.

10.1.2 대회 검차 접수 시 헬멧 검사가 실시된다. 검사에 합격하지 못한 헬멧은 해당 라이더의 안전상 사용이 금지된다.

• 사용이 허용되지 않는 사례

① 본체의 수지 부분에 이르는 손상(갈라짐)이 있는 경우.

② 본체의 수지 부분이 깎인 슬라이드 자국이 있는 경우.

③ 본체의 스티로폼 쿠션의 손상(갈라짐, 파임)이 있는 경우.

④ 턱 끈 부착 부위, D 링 부착 부위 끈 자체의 악화 등 헬멧의 고정에 지장이 있는 경우.

⑤ 쉴드 고정 부위의 손상이나 쉴드 자체에 균열이 있는 경우.

10.1.3 헬멧에 해당 레이스의 라이더 넘버를 붙이는 것이 권장된다.

10.1.4 전도 시 신속한 구조 및 자신의 안전을 위해서 라이더의 헬멧을 쉽게 벗길 수 있는 헬멧 리무버를 착용하는 것이 권장된다.

## 10.2 라이더의 복장

### 10.2.1 레이싱 슈트

10.2.1.1 레이싱 슈트는 로드레이스용으로 공인한 것이어야 한다.

10.2.1.2 대회 검차 접수 시 레이싱 슈트의 검사가 진행되며, 합격하지 못할 경우에는 해당 라이더의 안전상 사용이 금지된다.

• 사용이 허용되지 않는 사례

① 레이싱 슈트의 표면에 마모로 인한 구멍이 내부까지 관통되어 있거나, 확연하게 두께가 얇아져서 관통이 우려될 경우.

② 레이싱 슈트 표면이 터져서 내부까지 관통되어 있을 경우.

여기서 말하는 ‘레이싱 슈트 표면’에는 베이스 가죽에 추가된 디자인상의 가죽 부분은 제외.

③ 봉제 부분이 풀려서 내부까지 관통되어 있을 경우.

④ 지퍼 기능이 기능하지 않을 경우.

⑤ 프로텍터(등, 어깨, 팔꿈치, 무릎)가 파손되어 있는 경우.

10.2.1.3 레이싱 슈트에는 어깨, 팔꿈치, 허리, 무릎 부분에 보호대(패드) 등의 완충재가 적용되어 있어야 한다.

10.2.1.4 대회 사용시에는 공인 때의 프로텍터(패드)류가 장비되어 있을 것.

10.2.1.5 에어백 조끼 및 에어백 기능이 있는 레이싱 슈트를 사용하는 것이 인정된다. 사용할 경우에는 검차 시 신고할 것.

10.2.1.6 백 프로텍션(척추 보호대)은 의무 장착해야 한다. 백 프로텍션은 레이싱 슈트에 내장되어 있는 것, 별도로 착용하는 것을 불문하고 다음의 사양을 충족해야 한다.

백 프로텍션의 바깥쪽은 경질의 수지제이며 안쪽은 충격 완충 소재로 되어있어야 한다.

백 프로텍션은 등의 경추에서부터 허리까지, 폭은 척추를 중심으로 최소 150mm의 범위를 덮어야 한다.

10.2.1.7 가슴을 보호하는 프로텍션(체스트 가드)는 의무 장착해야 한다. 체스트 가드는 다음의 사양을 충족해야 한다.

체스트 가드는 모터사이클용으로 충격 완충 기능이 있는 소재로 되어있어야 한다.

체스트 가드 보호 범위는 심장, 폐의 충격을 완충하는 형상이어야 한다.

#### 10.2.2 글러브

10.2.2.1 가죽 또는 가죽과 동등한 소재로 되어있어야 한다.

10.2.2.2 최소 50mm 에 걸쳐 레이싱 슈트 소매 끝과 겹치는 길이로 되어있어야 한다.

10.2.2.3 손에 제대로 밀착되어 있어야 한다. (전체가 신축성 소재는 불가)

10.2.2.4 글러브 바깥쪽은 적절하게 주먹 부분(손가락 관절 부위)의 보호가 되어야 한다.

#### 10.2.3 부츠

10.2.3.1 가죽 또는 가죽과 동등한 소재 또는 경질의 수지 등으로 형성된 것이어야 한다.

10.2.3.2 최소 70mm 에 걸쳐 레이싱 슈트의 발목까지 덮는 길이로 되어있어야 한다.

10.2.3.3 탈락을 방지하기 위한 클로저 시스템(패스너, 버클 등)을 갖추어야 한다.

#### 10.2.4 크래쉬 후 라이더 장비의 체크

라이더가 크래쉬나 전도가 있었을 경우, 테크니컬 디렉터는 다음 주행 전까지 헬멧, 레이싱 슈트, 글러브, 부츠 등의 라이더 장비를 확인하고 파손 등이 없고 주행에 지장이 없는지 검사할 수 있다. 장비가 사용할 수 없다고 판단될 경우에는 수리 또는 교환을 지시하고 재 검사를 받아야 한다.

#### 10.2.5 마우스 가드 (마우스 피스)

입의 부상 방지를 위해서 커스텀 메이드 마우스 가드 착용을 권장한다.

마우스 가드의 색은 입안에 출혈을 분간하기 쉽도록 빨간색 이외의 밝은 색이 바람직하다.

### 제11조 참가 차량 및 마킹 부품의 변경

#### 11.1 차량 변경

등록된 차량의 변경은 원칙적으로 인정되지 않는다. 변경할 필요가 발생할 경우, 소정의 서식에 따라 차량의 변경신청을 하고 레이스 디렉터가 이를 인정한 경우에만 차량의 변경이 인정된다.

엔트리 종료 후부터 공식 검사 종료 전까지 차량 변경 수수료는 50,000 원으로 한다.

#### 11.2 마킹 부품의 변경

공식 예선 전부터 결승 레이스의 시작까지 정해진 시간 내에 마킹 부품(프레임 바디 및 엔진 또는 양쪽 모두)을 교환할 필요가 발생할 경우, 레이스 디렉터에게 신고하고 원래의 부품을 체크 에어리어(검차장)에서 보관하는 조건으로 마킹 부품의 교환이 인정된다.

변경 수수료는 한 부품(엔진 또는 프레임 바디) 당 100,000 원으로 한다.

해당 차량이 결승 레이스 후 재 검차의 대상일 경우, 보관된 부품도 분해 검사의 대상이 된다.

#### 11.2.1 ‘공식 예선’에서의 마킹 부품 변경 기한

변경 신청은 공식 검차 종료 후 또는 전날 해당 클래스 연습 주행 최종 세션 종료 후 1 시간 이내로 한다.

변경된 차량의 재 검사를 해당 클래스 공식 예선 시작 1 시간 전까지 완료할 것. 이후 공식 예선 세션 중에는 변경할 수 없다.

다만 예선이 여러 차례로 진행될 경우, 1 차 예선 종료 후 1 시간 이내에 변경 신청을 하고 변경한 차량 재검사를 2 차 공식 예선 1 시간 전까지 완료할 것.

#### 11.2.2 ‘일요일 워업 주행’에서의 마킹 부품 변경 기한

변경 신청은 해당 클래스의 공식 예선 마지막 세션 종료 후 1 시간 이내로 한다.

변경한 차량의 재 검사를 해당 클래스의 워업 주행 1 시간 전까지 완료할 것.

워업 주행 중에는 변경할 수 없다.

#### 11.2.3 ‘결승 레이스’에서의 마킹 부품 변경 기한

변경 신청은 공식 예선(워업 주행이 있는 경우는 워업 주행) 또는 결승 2 레이스 방식의 경우는 제 1 레이스 종료 후 1 시간 이내로 한다.

변경한 차량의 재 검사를 해당 클래스의 사이팅 랍 개시 30 분 전까지 완료해야 한다.

#### 11.3 공식 검차 종료 후 라이더 간에 머신을 교환하는 것은 금지된다.

#### 11.4 제조 메이커 측의 차량 결함에 관한 분쟁에 대한 입증 책임은 참가자 측에 있는 것으로 한다.

### 제12조 차량의 검사 (검차)

12.1 검차는 공식 통지한 타임 스케줄에 따라 패독 내의 검차구역에서 이루어진다.

12.2 검차를 위한 차량은 라이더 본인 또는 메카닉이 이동하여 반드시 타임 스케줄에 제시된 시간 내에 검사를 받아야 한다. 이 시간 이후 검사는 레이스 디렉터가 특별히 인정한 경우 외에는 진행되지 않는다.

12.3 라이더는 검차 신청서를 제출하고 장비 일체의 검사를 받아야 한다.

12.4 한 대회에서 동일 차량을 복수의 라이더가 사용할 수 없다. (복수의 라이더에 의한 내구 레이스 제외)

12.5 동일 차량으로 여러 종목에 엔트리는 가능하지만, 경기 운영상 지장이 없는 것을 조건으로 한다.

12.6 검차에서 규칙 위반 또는 안전상 출전이 부적당하다고 판단되는 차량은 공식 예선을 포함한 일체의 주행이 거부된다. 또한 한번 검차에 합격한 차량이라도 레이스 후 재 검사나 다음 대회의 검차에 합격하는 것을 보증하는 것은 아니다.

12.7 텔레메트리는 금지된다. 랩 타임 계측 장치는 텔레메트리로 간주되지 않는다.

12.8 음량 측정은 검차 시 전체 차량을 측정하거나 예선을 통과한 전체 차량에 대해 실시한다.

음량 측정을 신청할 수 있는 스페어 사일렌서는 머신에 장착된 사일렌서 이외에 차량 1 대당 최대 2 개 (2 세트)까지로 한다.

지정 검차 시간 이외에 음량 측정이 가능한 경우에는 스페어 사일렌서의 수는 규정하지 않는다.

12.9 주최자는 대회 기간 중 필요에 따라 수시로 검차를 실시할 권한을 갖는다.

#### 12.10 연료

12.10.1 주최측이 정하는 무연 휘발유를 사용해야 한다. 주최측이 정하는 무연 휘발유의 정의는 본 기술 규칙에 따른다.

12.10.2 공급되는 휘발유의 사양은 특별 규칙 또는 공식 통지에 기재된다.

### 제13조 브리핑

주최자가 브리핑(경기에 관한 설명)을 실시하는 경우, 라이더 자신이 반드시 출석해야 한다. 불참하거나 지각할 경우 벌칙이 부과될 수 있다.

부득이하게 결석하는 경우에는 팀 책임자가 사전에 서면으로 신청하고 레이스 디렉터의 허가를 받아야 한다.

### 제14조 공식 예선

#### 14.1 공식 예선

14.1.1 공식 예선은 원칙적으로 각 클래스 별로 실시된다.

14.1.2 공식 예선 일정 및 시간은 특별 규칙에 명시한다.

14.1.3 공식 예선은 타임 트라이얼 방식과 레이스 방식이 있다.

보통은 타임 트라이얼 방식으로 진행한다. 레이스 방식으로 진행하는 경우에는 특별 규칙 또는 공식 통지에 명시한다.

## 14.2 공식 예선의 내용

14.2.1 레이스에 출전하는 모든 라이더는 공식 예선에 참가하여 결승 레이스 출전 자격을 획득해야 한다.

14.2.2 공식 예선은 오피셜에 의한 차량의 안전 체크 후 스타트하여 정해진 시간 내에서 주행을 중단하고 다시 스타트 할 수 있다.

공식 예선이 어떤 이유로 중단된 경우, 나머지 시간의 예선을 재개하지만, 필요에 따라 대회 심사위원회가 재 예선 시간 단축과 연장을 결정할 수 있다.

14.2.3 공식 예선에서는 랩 타임이 측정된다. 이 측정으로 예선 기준 타임에 못 미치는 자는 비록 정원내에서라도 레이스 출전 자격을 얻을 수 없는 경우가 있다. 다만 예선 통과 기준 시간에 미치지 못하는 선수에 대해서도 과거 성적을 고려한 후 심사위원회의 판단으로 출전이 인정될 수 있다.

### • 예선 통과 기준 타임 [2024.05.28 개정]

- 톱 타임의 110% 이내

- ~~혼주 클래스 혼주 그룹 톱 타임의 110% 이내~~

예선이 2 회 이상일 경우, 어느 예선이라도 위에서 제시한 타임을 클리어하면 통과 기준 시간을 충족한 것으로 한다.

14.2.4 공식 예선에서 측정된 각 라이더의 베스트 랩 타임에 따라, 대회 특별 규칙에 명시된 레이스 출전 대수 한도 내에서 스타트 위치가 정해진다. 베스트 랩 타임이 동일한 경우는 세컨드 랩 타임에 따른다.

2 레이스 방식에서 그리드 결정 방법은 다음과 같다.

결승 레이스 1 의 그리드는 각 라이더의 베스트 랩 타임으로 결정한다.

결승 레이스 2 의 그리드는 각 라이더의 세컨드 랩 타임으로 결정한다.

14.2.5 각 클래스의 공식 예선 의무 랩 수는 특별 규칙에 명시한다. 또한 처음의 1 랩은 계측되지 않지만 랩 수에는 산정된다.

14.2.6 2종목 이상에 출전하는 라이더는 출전하는 모든 종목의 공식 예선에 출전해야 한다.

## 14.2.7 복수의 조로 나뉘어 열리는 예선 순위 결정 방법

14.2.7.1 예선 결과를 종합 타임 순으로 결정하는 경우와 예선 조 단위로 순위를 결정하는 경우가 있다.

14.2.7.2 기후의 변화 등에 따라 1 세션의 일부라도 코스 상황의 변화(우천 또는 부분적인 웨트 노면 등)에 따른 차이가 인정된다고 레이스 디렉터가 판단할 경우, 각 예선 조 단위의 순위에 의해서 결정한다. 이 결정에 대한 항의는 일체 받지 않는다.

14.2.7.3 각 예선 조 단위의 타임 순으로 결정한 경우, 그리드는 코스 상태에 관계없이 각 예선 조의 톱 타임을 비교하여 그 순서대로 각 조 상위부터 차례대로 나누어 종합 예선 결과가 발표된다.

14.2.7.4 예선 조 수와 그리드 수에 따라 끝수(우수리)가 나올 경우의 우선 순위도 종합 예선 결과를 바탕으로 한다.

14.2.7.5 최종적인 예선 선출 방법과 스타팅 그리드는 대회심사위원회의 결정에 따른다.

이 결정에 대한 항의는 인정되지 않는다.

14.2.7.6 예선 통과자가 출전하지 못하게 된 때는 신속하게 그 취지(기권)를 신고해야 한다.

## 14.2.8 웨이팅 (대기자 출전)

결승 레이스에 출전 못하게 된 사람이 있을 경우, 그 사람 대신 예선 결과 차점자 중 출전 탄원서를 제출한 라이더의 결승 레이스 참가가 특별히 인정된다.

14.2.8.1 웨이팅의 자격을 가지는 사람은 결승 레이스 출전 탄원서를 제출한 자 중에서 종합 예선 결과의 상위 3 명으로 한다.

14.2.8.2 예선 결과 발표 후 주최자가 규정하는 시간 이내에 웨이팅 탄원서를 제출한다.

14.2.8.3 주최자가 규정하는 시간 내에 리타이어가 없을 경우 출주는 불가능하다.

14.2.8.4 심사위원회에서 리타이어한 사람의 그리드는 순차적으로 앞당긴다. 정식 그리드 발표 후에는, 일체의 대기자 출전은 인정되지 않는다.

## 제15조 결승 레이스 출전 대수

결승 레이스 출전 대수는 각 코스별로 정한 특별 규칙에 명시한다.

## 제16조 스타트 방법

16.1 레이스의 스타트 위치는 각 라이더에게 주어진 라이더 넘버와 관계없이 공식 예선의 결과에 의해 결정된다.

16.2 스타트 방법은 동시 스타트로써 다음의 3 종류가 있다. 보통은 클러치 스타트로 진행된다.

16.2.1 밀어걸기 스타트

16.2.2 클러치 스타트

16.2.3 르망식 스타트 (내구)

르망식 스타트는 스타트 라이더를 복수의 그룹으로 나누어 시간차로 스타트하는 스타카토 스타트를 채용하는 경우가 있다.

16.3 스타트 위치는 모든 라이더가 정규의 스타트 라인에서 스타트하는 것으로 하며, 각 라이더에게 주어진 스타트 위치에 따른 거리적 시간적 핸디캡은 일체 고려되지 않는다.

16.4 클러치 스타트의 경우, 스타트 절차는 다음과 같다.

16.4.1 스타트 30 분 전

- 라이더는 스타트 전 체크를 받고 머신과 함께 웨이팅 에어리어에서 대기한다.

16.4.2 스타트 15 분 전 (사이팅 랩 개시)

- 사이팅 랩을 위해 피트레인 출구가 그린 라이트 점등에 의해 개방된다. 피트레인 출구에서 5 분, 4 분, 3 분, 2 분, 1 분의 카운트다운 보드가 제시된다. 사이팅 랩을 1 랩 주행하여 스타팅 그리드에 도착한다. 그리드에 도착할 때는 충분히 서행하여 정해진 그리드에 정렬해야 한다. 다만 모든 라이더가 그리드에 정렬한 경우, 카운트다운 보드의 제시는 생략되어 이후의 스타트 절차가 진행된다.

- 카운트다운 보드가 제시되는 5 분동안 라이더는 피트레인을 통과하여 사이팅 랩을 1 랩 이상 실시할 수 있다. 그 때 피트레인 위에서는 조정 작업 및 급유를 할 수 있다.

16.4.3 스타트 10 분 전 (사이팅 랩 종료)

- 레드 라이트 점등으로 피트레인 출구가 폐쇄된다. 사이팅 랩 중에 기술적인 트러블이 발생된 라이더는 피트레인으로 돌아가서 조정을 할 수 있다.
- 사이팅 랩에 참가하지 않은 라이더 및 사이팅 랩 종료 후 피트레인에 들어간 라이더는 피트레인에서 워업 랩을 스타트해야 한다.
- 라이더가 지정된 스타팅 그리드에 도착하는 것을 돕기 위해 코스 측에서 오피셜이 그리드 열을 표시한 보드를 제시한다.

#### 16.4.4 워업 개시까지

- 그리드 상에서 급유는 금지된다.
- 그리드 상에서 타이어 워머를 위해 발전기를 사용해도 된다.
- 머신 1 대에 1 대의 발전기만 허용된다.

그 발전기는 운반 가능한 핸디 타입으로 하여 차량의 후방에 두어야 한다.

단, 클래스에 따라 그리드 상의 발전기 사용을 특별 규칙으로 금지하는 경우가 있다.

- 이 단계에서 모든 머신의 엔진은 정지되고 그리드 상의 라이더는 머신 조정을 하거나 코스 컨디션에 맞추어 타이어를 교환할 수 있다.

#### 16.4.5 워업 랩 개시 5 분 전 보드

- 그리드 상에서 5 분 전의 보드가 게시된다.

#### 16.4.6 워업 랩 개시 3 분 전 보드

- 그리드 상에서 3 분 전 보드가 게시된다.
- 모든 조정은 '3 분 전'의 보드가 나오기 전까지 완료해야 한다.

그리드 상의 머신에서 타이어 워머를 신속하게 제거해야 한다.

- 이 보드가 게시된 뒤 다시 조정 작업을 희망하는 라이더는 그 머신을 피트레인까지 밀고 가서 거기에서 조정 작업을 할 수 있다. 이 경우 해당 라이더는 피트레인에서 워업 랩을 시작한다.
- 이 시점에서 라이더 1 명에 2 명의 메카닉과 그 라이더를 위해서 파라솔을 든 1 명, 주최자가 인정하는 TV 크루 및 필요한 오피셜 이외의 인원은 모두 그리드에서 퇴장해야 한다.

#### 16.4.7 워업 랩 개시 1 분 전 보드

- 그리드 상에서 1 분 전의 보드가 게시된다. (엔진 스타트)
- 이 시점에서 라이더 1 명에 2 명의 메카닉 이외의 전원이 그리드에서 퇴장한다.

이 메카닉은 스탠드를 해제하고 라이더의 시동을 도운 후 신속하게 그리드에서 퇴장한다.

#### 16.4.8 워업 랩 개시 30 초 전 보드

- 그리드 상에서 30 초 전 보드가 게시된다.

모든 라이더는 엔진이 시동된 상태로 그리드의 지정 위치에 정렬해야 한다.

- 이후 메카닉의 원조는 금지되며 엔진을 시동할 수 없는 라이더는 머신을 피트레인으로 이동시켜 그곳에서 다시 엔진 시동을 시도할 수 있다. 이 라이더는 피트레인에서 워업 랩을 스타트 해야 한다.

## 16.4.9 워업 랩 개시

- 워업 랩의 시작을 알리는 옐로우 라이트가 점멸한다.
- 스타트 오피셜이 진동 제시하는 녹색기로 라이더는 스타트해서 1 랩 주행한다.
- 오피셜카가 그 뒤를 따른다.
- 라이더 집단이 통과하면 피트레인에서 대기하던 라이더가 워업 랩에 참가할 수 있다.
- 워업 랩이 시작되면 각 포스트는 라이더에게 플래그 포지션 위치를 확인시키기 위해 녹색기를 진동 제시한다.
- 그리드에 돌아오면 라이더는 엔진을 시동한 채 앞바퀴의 끝부분을 그리드 라인의 끝에 정렬해야 한다.
- 그리드 맨 앞줄의 앞에는 적기를 제시하는 오피셜이 선다.
- 오피셜카가 도착한 후에 돌아온 라이더는 다음의 방법으로 스타트 해야 한다.

### - 그리드 후방 스타트

스타팅 그리드의 최후미부터 2 열(Row)을 비운 뒤의 그리드에서 출발해야 한다. 오피셜카보다 늦게 도착한 라이더가 여러 명일 경우, 도착 순서대로 그리드 후방에서 스타트한다. 스타트 딜레이드가 발생할 경우, 정식 그리드 포지션으로 돌아가 재 스타트 할 수 있다.

### - 피트 스타트

피트인해서 피트레인에서 스타트 한다.

워업 랩 도중에 트러블이 발생한 라이더는 피트레인으로 돌아와서 수리 작업을 할 수 있다.

피트 스타트의 경우, 그리드에서 출발한 라이더의 집단이 피트레인 출구를 통과하면 오피셜은 피트레인에 대기하는 라이더를 스타트 시킨다.

### - 원래의 그리드에 정렬한 경우

오피셜카보다 늦게 도착한 라이더가 오피셜의 지시를 무시하고 원래의 그리드에 정렬한 경우, 스타트를 진행한 후 해당 라이더에게 라이드 스루 페널티가 부과된다.

- 그리드의 각 열이 정렬하면 오피셜은 담당하는 열이 정렬한 것을 표시하기 위해서 그리드 열 보드를 내려놓는다. 어떤 열의 라이더가 엔진을 스톨하거나 또는 다른 트러블이 발생되었을 때는 그 줄의 보드는 내려지지 않는다.

- 오피셜카가 돌아오고 모든 보드가 내려지면 그리드 후방에 대기하는 오피셜이 녹색기를 진동한다.
- 이후 스타터는 그리드 전방에서 적기를 제시하는 오피셜에게 코스 사이드로 걸어가도록 지시한다.
- 그리드에서 엔진을 스톨시킨 라이더 또는 기타의 트러블이 발생된 라이더는 모터사이클에 앉은 채로 손을 든다. 그 방법에 의해서 의도적으로 레이스 스타트를 지연시키는 것은 허용되지 않는다.

## 16.4.10 스타트

- 레드 라이트가 2~5 초간 점등되고, 그 레드 라이트가 소등된 시점에 스타트 한다.
- 점프 스타트를 한 라이더는 라이드 스루 페널티 또는 30 초 타임 가산이 부과된다. 페널티는 해당 라이더의 팀에게도 보드로 전달되어야 한다.
- 레드 라이트가 소등된 후 머신이 스톨 할 경우 오피셜은 엔진이 걸리기까지 그 머신을 코스를 따라미는 것을 보좌한다. 그래도 시동하지 않을 경우 오피셜의 지시에 따라서 머신을 피트라인으로 밀어서 이동시켜야 한다.
- 피트라인에서는 해당 라이더의 메카닉이 엔진 시동을 돕는 것이 허용된다.
- 그리드에서 출발한 라이더의 집단이 피트라인 출구를 통과하면 오피셜은 피트라인에 대기하는 라이더를 스타트 시킨다.

## 16.4.11 스타트 딜레이드

- 스타트 시 안전성을 위협하는 트러블이 발생한 경우 스타트를 담당하는 오피셜이 레드 라이트를 점등시킨 채로 적기를 흔든다. ‘스타트 딜레이드’의 보드를 게시한다.
- 각 그리드 열을 담당하는 공식은 황기를 진동 제시한다. 이 경우 라이더는 헬멧을 벗지않고 그리드에 대기한다. 엔진은 정지시키지 않아도 된다.
- 각 라이더에 대해 2 명의 메카닉이 라이더를 보좌하기 위해 그리드에 입장하는 것이 허용된다. 이때 타이어 워머, 스탠드, 간이 툴은 들어갈 수 있지만 발전기는 들어갈 수 없다.
- 스타트 절차는 ‘웜업 랩 개시 3 분 전 보드’의 단계에서 재 시작되어 ‘1 분 전’, ‘30 초 전’ 보드가 제시된 후 라이더는 추가로 웜업 랩을 1 랩 주행하고, 레이스 랩 수는 1 랩 감산된다.
- 스타트 딜레이드의 원인이 된 라이더는 피트라인으로 이동되며, 재 스타트 할 때는 그리드 후방에서 스타트 해야 한다.
- 복수의 페널티 대상자가 있을 경우, 빈 그리드 위치는 원래의 그리드 순으로 한다.
- 스타트 딜레이드 2 회차의 경우 새로운 페널티 대상자는 1 차 대상자의 다음 그리드에서 출발해야 한다. 1 차 원인이 된 라이더가 2 차 딜레이드 때 원래의 그리드로 돌아갈 수는 없다.

- 그 원인이 명백하게 불가항력에 의한 것이라고 심사위원회가 판단할 경우 페널티를 부과하지 않을 수 있다.

16.5 르망식 스타트의 경우, 스타트 절차는 다음과 같다.

(이하의 스타트 절차는 표준 모델이며, 특별 규칙에 의해서 변경될 수 있다)

## 16.5.1 스타트 준비

스타트 약 45 분 전에 라이더는 머신과 함께 피트에서 대기하고 있어야 한다.

## 16.5.2 레이스의 스타트

- 1 분 전: 시그널 타워 카운트 다운 개시

‘헬멧’ 패널 + 혼: 라이더는 코스의 반대편, 자신의 머신의 정면에 선다.

- 30 초 전: 보드 표시
- 레드 라이트 소등 또는 국기(특별 규칙에 명시된다): 스타트
- 각 라이더는 자신의 머신으로 달려가 엔진을 시동하며 레이스를 시작한다.
- 엔진은 머신의 기계식 장치를 이용하여 해당 라이더 혼자서 시동한다.
- 외부에서의 원조는 일체 금지된다.
- 오프닝 랍은 오피셜카가 뒤를 따른다.

16.5.3 르망식 스타트에서 안전상의 이유로 레이스 디렉터가 필요하다고 판단하여 심사위원회의 허가를 얻은 경우, 스타카토 스타트(스타트 라이더를 여러 그룹으로 나누어 시간차 스타트)를 채용할 수 있다.

## 16.5.3.1 스타카토 스타트

- 레드 라이트 소등 또는 국기(특별 규칙에 명시된다): 스타트
- 최초의 그룹의 각 라이더는 자신의 머신에게 달려가 엔진을 시동하며 레이스를 시작한다.
- 약 15 초 후에 국기가 진동되고 다음 그룹의 각 라이더가 마찬가지로 스타트한다. 라이더는 앞에 스타트 한 그룹에서 엔진 시동이 늦은 라이더가 튀어나올지도 모르므로 최대한 주의를 기울여야 한다.

## 16.5.4 스타트의 보조

만약 라이더가 머신을 시동하지 못한 경우, 레이스 디렉터가 가능하다고 판단한 시점에서 녹색기를 사용하여 어시스턴트가 머신을 미는 것을 허가한다. 라이더가 스타트하지 못한 경우에는 즉시 코스 마셜의 지시에 따라 머신을 피트레인으로 밀어서 이동시킨다. (출구 또는 입구의 가까운 쪽으로) 머신의 수리가 끝나는 대로 라이더는 다시 스타트 할 수 있다.

#### 16.5.5 피트 스타트

피트의 출구 지점을 라이더의 주요 집단이 통과한 다음 피트레인에서 대기하고 있는 라이더에게 그린 라이트의 점등 혹은 녹색기의 진동 제시를 이용하여 피트 스타트가 허가된다.

#### 16.5.6 스타트 절차 위반에 대한 페널티

상기 16.5.1 에서 16.5.4 에 대한 어떠한 위반도 해당 라이더에게는 라이드 스루 페널티가 부과된다. 다만 그 경중에 따라 국내 경기 규칙 ‘제 4 장 재정 규칙’이 적용될 수 있다.

### 제17조 스타트에서의 반칙

17.1 스타트 라인에 정렬한 차량 및 라이더는 스타트 절차의 개시부터 스타트 신호가 나와서 스타트가 끝날 때까지 스타트 신호의 통제하에 있다.

17.2 점프스타트의 정의는 마지막 남은 오피셜의 신호지시 플레그 행위 이후 스타트 신호의 첫 번째 점등과 레드라이트가 소등되기 직전 정지 위치에서 차량의 앞/뒤로 이동한 경우로 하며 심사위원회의 동의를 얻은 후 레이스 디렉터의 결정으로 다음 몇가지의 페널티가 부과된다.

#### 17.2.1 라이드 스루 페널티

17.2.1.1 해당 라이더는 레이스 중 피트레인을 통과하도록 지시받는다.

도중에 정지하는 것은 인정되지 않는다. 통과 후 해당 라이더는 레이스에 복귀할 수 있다.

17.2.1.2 해당 라이더에게 ‘RIDE THROUGH’의 글자 밑에 차량 번호를 붙인 일체형 보드를 피니시 라인에서 제시한다. 더불어 다른 포스트에서도 추가 표시된다. 제시 위치는 각 대회와 특별 규칙 또는 공식 통지에 의해 명시된다.

라이더는 피트레인 속도 제한을 준수해야 한다.

이 속도 제한을 위반할 경우 라이드 스루의 절차가 반복된다. 제한 속도를 2 회 위반한 라이더에게는 흑색기가 제시되어 해당 라이더는 실격된다.

17.2.1.3 피니시 라인에서 3 회의 제시를 받고도 피트인 하여 페널티를 실행하지 않을 경우 해당 라이더는 실격된다.

17.2.1.4 동시에 복수의 위반이 발생한 경우 원칙적으로 한대씩 페널티를 실시한다. 정지의 순서는 예선 타임에 근거하여 시간 순으로 정지 지시를 낸다. 라이드 스루 페널티 보드는 동시에 복수의 라이더에게 제시하는 경우도 있다.

17.2.1.5 라이드 스루 페널티가 실행되기 전에 적기 중단으로 다시 레이스가 진행될 경우, 재 레이스 개시 후 페널티를 실행해야 한다. (레이스 종료까지 페널티를 소화할 수 없을 때는 레이스 결과에 30 초 가산하는 경우도 있다)

- 페널티를 마치지 못한 채 재 시작된 레이스에서도 점프 스타트를 할 경우 해당 라이더는 실격된다.
- 3 랩 미만으로 적기 중단되고 레이스 무효가 된 경우 페널티는 소멸한다.

※ 점프 스타트 이외의 반칙에 대해서 라이드 스루 페널티가 부과될 경우에도 상기의 절차가 적용된다.

17.2.1.6 라이드 스루 페널티 때는 도중에 피트 박스 등에 정차하지 않고 페널티를 받아야 한다. 이 규칙을 위반할 경우에는 라이드 스루 페널티의 절차가 반복된다.

17.2.1.7 라이드 스루 페널티는 해당 라이더의 피트 크루에게 보드에 의해 통보된다. 판정에 대한 항의는 일체 받아들여지지 않는다.

17.2.2 경기 결과에 30 초 가산

17.3 피트 크루가 스타트의 규칙을 따르지 않은 경우에도 반칙으로 간주되어 해당 라이더에게 페널티가 부과된다.

## 제18조 피트레인의 속도 제한

대회 기간을 통해 피트레인의 제한 속도는 60km/h 이내로 한다. 다만 주최자에 의해 제한 속도를 40km/h 이내로 변경할 수도 있다.

이 제한 속도를 위반할 경우 벌칙이 부과된다.

결승 레이스 때 이 규칙 위반에 대한 벌칙은, 1 회 위반에 라이드 스루 페널티 1 회로 한다. 이 제한 속도를 어길 경우 라이드 스루 페널티의 절차가 반복된다. 단 레이스 종료까지 벌칙을 소화할 수 없는 경우는 경기 결과에 30 초 가산하는 경우도 있다.

## 제19조 ‘웨트’ 및 ‘드라이’ 레이스

19.1 WET 또는 DRY 레이스에 대한 선언은 없다.

웨트 타이어 또는 드라이 타이어의 사용은 전적으로 팀 또는 라이더의 결정에 달려있다.

특별한 경우를 제외하고 기후 상의 이유로 레이스가 중단되지 않으며, 타이어를 교체하고자 하는 라이더는 실제 레이스 중 피트레인에 들어가서 교체해야 한다.

#### 19.2 리어 세이프티 라이트

비 또는 시야가 안좋은 날씨 조건일 때 레이스 디렉션의 지시가 있을 경우 리어 세이프티 라이트(레드 라이트)를 점등해야 한다.

점등의 확인은 피트 아웃 때 오피셜에 의해 체크된다.

### 제20조 레이스 및 프랙티스 세션의 행위

20.1 주행 중의 준수 사항은 국내 경기 규칙 제 3 장 대회 중 ‘3.3 경기 참가자의 준수사항’ 외 다음도 적용된다. 이를 어길 경우 벌칙이 부과된다.

20.1.1 라이더는 지시를 전달하는 시그널 플래그에 따라야 한다.

20.1.2 라이더가 코스 아웃한 경우 라이더는 오피셜이 지시한 장소 또는 해당 라이더에게 유리하게 작용하지 않는 장소에서 레이스에 복귀할 수 있다.

※ 이 때 오피셜은 다음의 보조가 가능하다.

- 머신을 일으키는 보조.
- 수리, 조정이 진행되는 동안 머신을 지지한다.
- 라이더의 재 스타트를 보조한다.

20.1.2.1 해당 라이더에게 유리하게 작용하는 숏컷(코너, 시케이인 등의 코스 밖을 주행하여 자신에게 유리해지는 것)이 발생한 경우

예선 중: 해당 랩 타임의 삭제

결승 중: 라이드 스루 페널티

최종 랩 등 라이드 스루 페널티를 부여할 수 없는 경우, 레이스 결과에 30 초 타임 가산 페널티로 대체한다.

20.1.3 리타이어 할 경우, 라이더는 자신의 머신을 오피셜이 지시하는 안전한 장소에 세워야 한다.

20.1.4 만약 라이더에게 레이스에서 리타이어 할 수밖에 없는 머신 트러블이 발생할 경우 그 라이더는 피트로 돌아가지 않고 코스아웃하여 오피셜의 지시에 따라 안전한 장소에 머신을 세워야 한다.

20.1.5 코스 상에 오일 등의 액체를 누출할 수 있는 트러블이 발생할 경우, 그 라이더는 피트로 돌아가지 않고 코스 아웃하여 안전한 장소에 머신을 세워야 한다.

또한 정지 후 재 스타트를 희망할 경우에는 오피셜의 확인이 필요하다.

상기를 위반할 경우 100,000 원 이상의 벌금이 부과된다.

20.1.6 복원 작업으로 인해 슬로우 주행하는 라이더는 최대한 피트가 있는 코스 바깥쪽을 주행해야 한다.

20.1.7 코스 바깥쪽에서 작업 또는 공구, 부품 등의 원조를 받아서는 안 된다. 이 경우 실격된다.

어떤 경우에도 반대 방향으로 주행 또는 규정된 코스 이외의 장소를 주행하면 안 된다. 이를 위반할 경우 벌칙이 부과된다.

20.1.8 레이스 중(예선 포함) 직선 부분에서는 앞차를 추월하거나 뒤차의 슬립 스트리밍을 피하는 목적 이외에 진로를 현격하게 변경하는 것은 금지된다.

20.1.9 레이스 및 프랙티스 세션 중 이유없이 속도를 늦추거나 트랙에서 멈추는 행위는 금지된다.

20.1.10 라이더는 예선 및 프랙티스 중 트랙에 있는 다른 라이더를 막아서 속도를 늦추게 하거나 멈추게 해서는 안된다. 이 규칙을 위반할 경우 예선 베스트랩 삭제 또는 피트레인에서 레이스 스타트 또는 20 만원의 벌금 페널티가 부과된다.

20.1.11 체커기 발령 후에도 트랙 위의 라이더는 피트레인 / 파크퍼미에 정지할 때까지 헬멧을 착용해야 한다.

20.1.12 대회기간 중 2 회 이상 모터사이클의 누유로 인해 레이스 및 프랙티스를 중단시키는 경우 레이스 디렉션에 의해 무거운 벌칙이 부과된다.

20.1.13 체커기를 2회 이상 제시 받을 경우 레이스 디렉션에 의해 페널티가 부과된다.

## 20.2 피트인

라이더는 레이스 및 프랙티스 중에 머신 조정과 타이어 교환을 위해 피트레인으로 돌아갈 수 있다. 레이스에서 모든 작업은 피트 박스 앞 피트 에어리어(작업 구간)에서 이뤄져야 한다. 피트 박스 안에서의 작업은 레이스 중단에 따른 인터벌 때 또는 예선 때만 할 수 있다.

예선 중 피트 박스 안에서의 작업은 리타이어로 간주되지 않지만, 레이스 중 피트 박스 안에서의 작업은 해당 레이스에서 리타이어 한 것으로 간주된다.

레이스 중 타이어 교체가 아닌 이유로 피트레인에 2 회 이상 들어온 라이더는 레이스에 다시 합류할 수 없다.

※ 피트 박스는 차량 수리, 조정, 부품 교환, 연료 보급 등의 작업을 실시하는 것을 목적으로 라이더에게 주어진 구역이다.

20.2.1 피트인하는 차량의 라이더는 피트레인 입구 앞에서 피트 쪽으로 차량을 붙이고 손 또는 발로 피트인 신호를 한 후 안전을 확인하면서 피트레인 입구로 진입하여 서행해야 한다.

피트 에어리어(피트 박스 앞의 작업 구역)을 주행하는 것은 금지된다.

20.2.2 피트인하는 차량의 라이더는 자신의 피트에 가능한 한 가까운 피트레인에서 피트 에어리어에 진입하여 가급적 자신의 피트에 가깝게 차량을 정지시켜야 한다.

20.2.3 피트인해서 피트 에어리어에 들어온 차량 및 해당 차량의 라이더와 피트 크루는 피트레인 및 피트 에어리어에서 다른 차량의 통과를 가로막으면 안 된다.

20.2.4 피트인 때 자신의 피트 박스 앞을 지나서 정차한 차량의 라이더는 오피셜의 허가를 받고 해당 차량의 라이더 및 피트 크루에 의해 밀어서 자신의 피트 박스로 돌아갈 수 있다.

## 20.3 피트아웃

20.3.1 피트레인에서는 피트인하는 차량에게 우선권이 있다.

20.3.2 라이더가 피트레인 출구에서 코스로 진입할때 흰색 선을 넘는 것은 금지되며, 이 경우 레이스 디렉션에 의해 페널티가 부과된다.

20.3.3 피트레인에서 코스로 복귀하는 라이더는 정해진 피트레인에서 코스인하여 첫번째 코너 출구까지 피트가 설치된 쪽 코스 끝을 따라 주행해야 하며 그 동안 후방에서 접근하는 차량의 주행을 막아서는 안 된다.

20.3.4 피트 에어리어에서 엔진이 정지한 라이더는 메카닉의 보조를 받아서 머신을 재 스타트 할 수 있다.

## 20.4 피트 작업

20.4.1 레이스 중 차량의 수리, 조정, 부품 교환은 피트 박스 또는 피트 에어리어에 준비되어 있는 부품과 공구에 의해 실시해야 한다. 주유 중에는 반드시 엔진을 정지해야 한다.

20.4.2 피트레인에서 오일을 흘리거나 더럽힌 경우에는 안전상 즉시 청소해야 한다.

20.4.3 프랙티스 및 레이스 중(적기 중단 포함)에 피트 에어리어에서 급유 작업을 할 경우에는 소화기를 준비해야 한다. 급유 시 사용하는 휴대용 캔 및 저그는 금속 제품을 권장한다.

## 20.5 피트 작업 인원

20.5.1 대회의 격식에 따라 등록할 수 있는 피트 크루의 인원 수가 대회 특별 규칙에 명시된다.

20.5.2 레이스 중 피트인하는 차량에 대한 작업은 등록된 2 명의 메카닉과 그 차량의 라이더의 총 3 명에 한한다.

20.5.3 라이더에 대한 피트 크루(메카닉, 피트 사인맨 및 헬퍼)의 신호는 대회 오피셜이 사용하는 신호기와 혼동되는 것이어서는 안 된다. 또한 주최자가 정한 피트 구역 또는 피트 사인 에어리어에서만 신호를 보낼 수 있다.

20.5.4 피트 크루는 대회 기간 중 대회 오피셜의 지시에 따라야 한다.

20.5.5 피트 크루가 규칙을 위반할 경우 책임은 그 피트 크루가 담당하는 라이더에게 귀속되는 것으로 하며, 해당 라이더에게 벌칙이 부과된다.

## **21조 정차 지시**

제21.1 레이스 진행이 위험하거나 그러하다고 간주되는 라이더 또는 차량에 대해 레이스 디렉터는 피트인을 명하거나 레이스에서 제외시킬 수 있다.

21.2 천재지변, 대형사고 등 의외의 사태가 발생할 경우 레이스 디렉터는 적기에 의해 전 라이더에 대한 정지를 지시할 수 있다.

## **제22조 레이스의 일시 정지**

레이스 디렉터가 날씨 상의 이유 혹은 다른 이유로 레이스의 종단을 결정한 경우, 적기를 제시하거나 세이프티카를 도입하는 2가지 방법 중 하나를 선택할 수 있다. (스프린트 레이스의 경우 세이프티카는 적용되지 않는다)

### **22.1 적기를 제시하는 경우**

22.1.1 스타트 라인과 모든 마셜 포스트에서 진동 제시된다. 라이더는 즉시 서행하여 구급차량(구급차, 닥터카 등)의 진로를 방해하지 않는 라인을 주행하면서 피트로 돌아가야 한다.

해당 레이스 결과는 앞의 랩을 종료한 시점으로 한다.

따라서 결과는 레이스를 진행하던 라이더 전원이 적기가 게시되지 않고 풀 랩을 완료한 시점으로 한다.

- 적기가 제시된 시점에서 레이스를 진행하지 않은 라이더는 제외된다.
- 적기 제시 후 5 분 이내에 머신을 탄 채 또는 머신을 밀고 피트라인에 돌아오지 않은 라이더는 제외된다. (숏컷으로 돌아온 것은 인정되지 않는다)

22.1.2 선두 라이더 및 선두 라이더와 같은 랩을 달리던 나머지 라이더 전원이 3랩 미만 밖에 주행하지 않은 경우, 해당 레이스는 무효화되고 다시 레이스가 시작된다. 만약 다시 레이스를 시작할 수 없을 경우 이 레이스의 종단이 선언되어 포인트는 주어지지 않는다.

22.1.3 선두 라이더 및 선두 라이더와 같은 랩 수를 달리던 나머지 라이더 전원이 3 랩 이상, 그러나 본래의 레이스 거리의 2/3 미만(소수점 이하 버림)의 경우 레이스는 '제 23 조 적기 중단된 레이스의 재 스타트 조항에 따라 재 스타트 된다. 만약 레이스 재 스타트가 불가능한 경우, 1 회차의 레이스 결과로 레이스는 완료되어 포인트는 정규 포인트의 절반(소수점 이하 반올림)이 주어진다.

22.1.4 선두 라이더 및 선두 라이더와 같은 랩 수를 달리던 나머지 라이더 전원이 본래 레이스 거리의 2/3(소수점 이하 버림)를 주행한 경우, 해당 레이스는 완료된 것으로 간주되어 본래의 포인트가 주어진다.

## 22.2 경기의 일시 중립화

(사고 발생 시 레이스 디렉터의 판단에 의해 세이프티카가 개입하여 레이스를 일시 중립화시키고 서행으로 선도하여 그 동안 사고 처리를 하는 방법. 내구 레이스에만 해당됨)

22.2.1 레이스 디렉터의 결정으로 레이스를 일시 중립화하기 위해 세이프티카가 사용될 경우가 있다.

세이프티카는 오렌지 라이트를 장비하고 차량의 뒤에 'SAFETY CAR'라고 적힌 차량을 말한다.

22.2.2 세이프티카 도입 절차는 다음과 같다.

세이프티카를 도입하는 경우의 상세 내용은 각 대회별 특별 규칙 또는 공식 통지에 의해 명시된다.

세이프티카는 라이더 또는 오피셜이 위험한 상황이지만 레이스를 중단할 정도는 아닌 경우에 사용된다.

### 세이프티카 도입 절차

- ① 레이스 디렉터가 세이프티카 도입을 결정하면 즉시 모든 플래그 마셜 포스트에서 황기 진동과 'SC'라고 적힌 흰 보드(이하 SC 보드)가 제시되고 세이프티카의 활동이 종료할 때까지 유지된다.
- ② 세이프티카는 오렌지의 회전등을 점등하며, 피트레인에서 스타트하는 세이프티카는 선두 차량의 위치에 관계없이 트랙에 합류한다.
- ③ 세이프티카 도입 중에도 랩 수는 카운트된다.
- ④ 모든 경기 차량은 세이프티카를 선두로 일렬로 정렬하여 각각 차량 5 대 거리(10m) 정도 이내의 차량 거리를 유지하여 주행해야 한다.

이때 경기 차량 간 및 세이프티카의 추월은 다음 경우의 예외 시를 제외하고 엄금한다.

(예외)

- 세이프티카로부터 신호를 받은 경우.
- 전방을 주행하는 차량이 트러블로 대열을 따라 주행하지 못하고 그 라이더에게서 신호를 받은 경우. (트러블 등에 의해 대열을 따라 주행할 수 없는 라이더는 라인을 벗어나서 후속차에게 신호해야 한다)

- ⑤ 세이프티카는 사고 처리가 끝나고 레이스의 선두 차량이 세이프티카 직후에 위치하고 나머지 차량이 그 후방에 정렬할 때까지 주행을 계속한다.
- ⑥ 레이스 디렉터의 지시 아래 세이프티카에서 선두 차량 사이에 있는 차량에 대해서 그린 라이트를 사용하여 세이프티카 앞으로 나오라고 신호한다. 이들 차량은 최대한 주의하여 다른 차량을 추월하지 않고 주행하여 다시 세이프티카 후방의 대열에 합류한다.
- ⑦ 특정 상황에서 레이스 디렉터는 세이프티카에게 피트레인을 사용하는 것을 요청할 수 있다. 이 경우, 세이프티카는 오렌지 라이트가 점등하고 있는 것을 조건으로 전체 차량은 세이프티카 후방에서 추월하지 않고 피트레인으로 가야한다. 이 상황에서 피트레인에 들어간 차량은 자신의 피트 에어리어에 정차할 수 있다.
- ⑧ 세이프티카 후방에 일단 선두 라이더가 도착한 후 선두 라이더가 피트인 한 경우, 선두 라이더 다음에 위치한 라이더를 리더로 간주하여 그대로의 대열로 주행을 계속한다.

## 세이프티카 도입 중 피트인 / 피트아웃

- ⑨ 세이프티카 도입 중 피트인하는 것은 허용된다. 세이프티카 도입 중에 피트아웃 하는 경우는 피트레인 출구에 있는 그린 라이트가 세이프티카 통과 15 초 후 점등된 동안만 허용된다. 그 외에는 레드 라이트에 의해 피트레인 출구는 폐쇄된다. 그린 라이트 점등 시간은 각 서킷에서 정한다. 피트아웃 못한 차량은 다음 그린 라이트 점등 때까지 기다려야 한다.

## 경기 재개 절차

- ① 레이스 디렉터가 다음 피니시 라인 또는 스타트 라인에서 레이스 재개를 결정하면 세이프티카는 오렌지 라이트를 끈다. 이 시점에서 세이프티카 후방에 정렬한 선두 차량이 주행 페이스를 결정할 수 있다.
- ② 세이프티카는 그 랩 종료 시점에 피트레인에 들어간다.
- ③ 세이프티카가 피트레인에 진입하는 동시에 모든 플래그 마셜 포스트에서 황기 진동과 SC 보드가 일제히 철수된다.
- ④ 경기 재개는 시그널 브리지에 그린 라이트가 점등되는 것으로 신호하고, 동시에 메인 플래그 마셜 포스트만 그린 플래그가 진동 제시된다. 단 각 차량은 피니시 라인 또는 스타트 라인(피트레인 포함)을 통과할 때까지는 추월할 수 없다.

## 세이프티카 선도에 의한 레이스 종료

세이프티카 도입 중 레이스가 종료된 경우, 세이프티카 선도 주행 상태로 전 차량 체커 플래그를 받는다.

세이프티카를 도입하는 경우의 상세 내용은 각 대회별 특별 규칙 또는 공식 통지에 의해 명시된다.

### 제23조 적기 중단된 레이스의 재 스타트

레이스가 재 스타트 될 경우, 재 스타트는 코스 컨디션이 허락하는 한 신속하게 진행되어야 한다. 라이더가 피트레인으로 돌아오는 대로 레이스 디렉터는 새로운 스타트 시간을 발표한다. 이 스타트 시간은 상황이 허락하는 한 적기가 제시된 지 30 분 이내로 설정된다.

23.1 경기 결과가 2 랩 이하의 경우 재 스타트에는 다음이 적용된다.

23.1.1 모든 라이더가 스타트 할 수 있다.

23.1.2 머신 세팅 변경, 부품 및 타이어의 교환(타이어 수량 규정에 저촉되는 경우는 불가)을 포함하여 수리가 가능하지만, 급유는 인정되지 않는다.

23.1.3 전도 차량을 사용할 때는 테크니컬 디렉터의 허가가 필요하다.

23.1.4 랩 수는 최소 4 랩으로 본래 레이스 거리의 2/3(끝수를 버리고 정수로 한 숫자)의 랩 수로 감산한다.

23.1.5 그리드 포지션은 본래의 레이스와 동일하게 한다.

23.1.6 제 1 레이스에서 페널티(예: 그리드 순위의 강등, 피트레인에서 스타트)를 받은 라이더는 재 스타트에서도 페널티는 적용된다.

그러나 제 1 레이스에서 본래 레이스 거리의 50% 이상이 완료된 경우 ‘피트레인 스타트’ 페널티는 ‘그리드 후방에서 제 2 레이스 스타트’ 형태의 페널티로 교체된다.

23.1.7 재 스타트 할 수 없는 라이더의 그리드는 그대로 공석으로 한다.

23.1.8 빠른 재 스타트 (Quick Restart)

- 스타트 절차는 사이팅 랩부터 시작되어 스타팅 그리드에 도착한 것이 확인된 단계로, ‘웜업 랩 개시 30 초전 보드’가 제시된다.

- 통보된 사이팅 랩 개시 시간에 피트레인 출구는 약 30 초간 개방된다.

- 사이팅 랩에 참가하지 못한 라이더는 피트레인에서 웜업 랩을 시작하여 정규의 그리드에 정렬할 수 있다. 단 차량을 밀어서 그리드로 이동하는 것은 인정되지 않는다.

- 그리드에 도착한 차량은 엔진을 정지하지 않는다.

- 그리드에 피트 크루의 입장은 금지된다.

23.2 경기 결과가 3 랩 이상 2/3(소수점 이하 버림) 미만의 경우의 재 스타트는 다음의 각 항을 적용한다.

23.2.1 제 1 레이스에서 선두 랩 수의 75%(소수점 이하 버림)를 주행한 라이더만 재 스타트 할 수 있다.

전 레이스에서 선두 랩 수의 75%(소수점 이하 버림)를 주행한 라이더로 적기 제시 후 5 분 이내에 머신을 탄 채 혹은 머신을 밀고 피트레인으로 돌아온 라이더만 재 스타트 할 수 있다. (숏컷 해서 돌아온 것은 인정되지 않는다)

23.2.2 제 2 레이스가 시작되기 전에 제 1 레이스 결과가 공시 되어야 한다.

23.2.3 전도 차량을 사용할 때에는 테크니컬 디렉터의 허가가 필요하다.

23.2.4 머신 세팅 변경, 부품 및 타이어의 교환(타이어 수량 규정에 저촉되는 경우는 불가)을 포함하여 수리가 불가능하며, 급유는 인정되지 않는다.

23.2.5 제 2 레이스의 랩 수는 최소 2 랩으로 본래 레이스 거리의 2/3 을 채우는 거리(끝수는 버리고 정수로 한 랩 수)로 한다.

23.2.6 그리드 포지션은 제 1 레이스 결과를 기초로 한다.

23.2.7 스타트 절차는 빠른 재 스타트 절차가 적용된다.

23.2.8 레이스의 최종 결과는 복수의 레이스의 랩 수를 합산하여 최다 랩 수의 라이더가 우승자가 된다. 랩 수가 동수일 경우 최종 레이스의 순위가 우선된다.

## **제24조 리타이어 (기권)**

24.1 리타이어와 정지(경기 중 코스 안에서의 정지)는 국내 경기 규칙 ‘제 3 장 대회’에 의한다.

24.2 라이더 자신이 부상이나 기타 이유로 리타이어 신고를 제출할 수 없을 때는 오피셜의 판정에 따라 리타이어로 인정될 수 있다.

24.3 피트 이외의 지역에서 리타이어 할 경우 라이더는 차량을 레이스(또는 예선) 종료까지 오피셜의 관리하에 두어야 한다. 단 오피셜로부터 차량 이동을 지시받은 경우에는 이에 따라야 한다.

## **제25조 레이스 종료**

25.1 선두 라이더에게 체커 플래그가 제시된 후, 계속되는 후속 라이더에게도 특별 규칙에 명시된 시간 동안 제시된다. 이 시간이 경과한 시점으로 레이스가 종료된다.

25.1.1 체커 플래그는 라이더가 알아보기 쉽도록 시선 높이로 제시된다.

25.1.2 체커 플래그 제시 위치는 공식 통지에 명시된다.

코스 상에서 체커 플래그를 제시할 경우 플래그 타워에서 제시되는 모든 신호기를 제시하지 않고 체커 플래그와 그것에 관련된 블루 플래그만 제시한다.

25.2 파이널 랩에 피니시 라인 앞에서 선두 라이더의 바로 앞에 다른 라이더가 있을 경우, 스타트 / 피니시 마셜은 동시에 체커 플래그와 청기를 진동 제시한다. 이는 선두를 주행하는 라이더는 레이스를 종료하지만, 그 바로 앞을 달리고 있는 라이더는 파이널 랩을 완주하고 체커 플래그를 받아야 한다는 것을 의미한다.

25.3 선두를 주행하는 모터사이클이 소정의 랩 수를 완료하기 전에 레이스 종료의 신호가 나왔을 경우, 해당 레이스는 그 시점에서 종료된 것으로 간주된다.

어떤 이유로든 레이스 종료의 신호가 늦은 경우에도 레이스는 본래 종료되는 시점에서 끝난 것으로 간주된다.

## **제26조 우승자, 순위, 완주자 및 득점 (포인트)**

### **26.1 우승자**

26.1.1 우승자는 규정 거리(랩 수) 또는 시간을 완주하여 최초로 피니시 라인(컨트롤 라인)을 통과한 라이더로 한다.

26.1.2 사진 판정이 이용되는 경우, 승자의 결정은 앞 타이어의 끝이 피니시 라인을 통과한 순으로 한다. 동시 도착의 경우, 레이스 중 베스트 랩 타임에 의해 순위가 결정된다.

26.1.3 우승자가 피니시 라인을 통과하면 다른 라이더는 그 시점에서 랩을 마치고 피니시 라인을 통과한 시점으로 종료된다.

### **26.2 우선 순위**

26.2.1 피트라인이 아닌 코스 상의 피니시 라인에서 체커를 받은 완주자 중에서 랩 수가 많은 순서대로 결정된다.

동일한 랩 수의 경우에는 피니시 라인을 통과한 순위에 따른다. 피니시 라인을 통과할 때 라이더와 머신이 접촉하고 있지 않은 경우, 머신이 피니시 라인을 통과한 시간으로 순위를 결정한다.

26.2.2 체커는 우승자가 피니시 라인을 통과한 후 특별 규칙에 명시한 시간 동안 피니시 라인에서 제시된다.

### **26.3 적기 제시에 의해 레이스가 종료된 경우의 순위**

26.3.1 결과는 레이스를 속행한 라이더 전원이 적기가 제시되기 전 풀 랩을 완료한 시점에서 결정된다. 즉 적기가 제시되기 직전의 랩을 마친 시점의 결과로 한다.

26.3.2 전항의 랩에서 피트레인이 아닌 코스 상의 피니시 라인을 통과한 완주자 중에서 랩 수가 많은 순으로 결정된다. 동일 랩의 경우는 피니시 라인의 통과 순위에 따른다. 피니시 라인을 통과할 때 라이더와 머신이 접촉하고 있지 않은 경우, 머신이 피니시 라인을 통과한 시간으로 순위를 결정한다.

※다음에 해당하는 라이더는 피니시 라인을 통과했다고 간주되지 않는다. 즉 랩 수는 고려되지만 순위는 피니시 라인을 통과한 완주자의 후순위가 된다. 복수의 라이더가 존재할 경우, 랩 수와 피니시 라인 통과 순서에 따른다.

- 적기가 제시된 시점에서 레이스에 “적극적으로 경쟁”하지 않은 라이더
- 이 규칙의 목적상 “적극적인 경쟁”이란 트랙을 주행하거나 머신을 수리 / 재스타트 하거나 트랙이나 피트레인으로 복귀하는 라이더로 정의된다. 레이스 디렉터는 라이더가 적극적으로 경쟁하는지 여부를 판단하는 유일한 결정권자가 되며 레이스 디렉터의 결정에 대한 항소는 불가능하다.
- 적기 제시 후 5 분 이내에 머신을 탄 채 혹은 머신을 밀고 피트레인(숏컷은 인정되지 않는다)에 돌아오지 않은 경우

### 26.3.3 완주자

우승자의 랩 수 75%(소수점 이하 버림) 이상을 주행한 라이더.

### 26.3.4 득점

득점은 국내 경기 규칙 제 27 조 ‘공식 득점’ 조항에 의해 주어진다.

## 제27조 레이스 종료 후 차량 보관과 재 검사

27.1 원칙적으로 1 위 ~ 6 위의 차량은 소정의 위치에서 경기 임원의 지시에 따라 차량 보관 구역에 들어가야 한다.

27.2 원칙적으로 1 위 ~ 6 위의 차량은 음량 측정 및 엔진을 분해하여 배기량을 측정하는 등 규정을 넘는 개조에 대해 재 검사를 실시하는 경우가 있다.

27.3 원칙적으로 1 위 ~ 6 위의 차량은 잠정 결과 발표 후 30 분간 보관된다.

지역 선수권에서는 보관 시간을 특별 규칙으로 정하는 경우가 있다.

### 27.4 연료 검사

#### 연료 검사의 절차

27.4.1 연료 검사는 각 대회심사위원회가 필요하다고 인정될 경우 실시될 수 있다.

27.4.2 연료 검사를 실시하는 대상 클래스, 라이더는 심사위원회가 결정한다.

27.4.3 연료 테스트는 심사위원회가 필요하다고 인정된 경우 레이스 기간 중 언제라도 실시될 수 있다.

27.4.4 레이스 종료 후 연료 탱크 내에는 검사에 필요한 양이 남아있어야 한다.

27.4.5 각 분석마다 각각 검사에 필요한 양의 샘플을 2 샘플 채취한다.

27.4.5.1 하나는 검사용, 하나는 보관용으로 봉인하여 당사자에 의해 서명되고 주최자가 보관한다.

27.4.5.2 윤활유를 혼합한 경우에는 혼합한 오일도 추가로 제출해야 한다.

27.4.5.3 검차에서 판별할 수 없는 경우, 지정 기관에 분석을 의뢰하여 검사한다.

27.4.5.4 샘플은 엔트런트에게 제출 의무가 있으며 그 검사 비용은 자기 부담으로 한다.

27.4.6 결과가 불합격일 경우, 당사자는 본인의 비용 부담에 의해 주최측 지정의 다른 기관에서 보관용 샘플 분석을 의뢰할 수 있다.

27.4.7 분석의 비용 부담은 다음과 같다.

27.4.7.1 대회심사위원회의 결정에 의해 특정 대회 혹은 클래스에서 검사를 실시하는 경우.

- 최초의 검사 비용은 주최자가 부담한다.
- 결과가 불합격으로 당사자가 재 검사를 요구하는 경우, 당사자가 부담한다.

27.4.7.2 항의가 제출된 특정 라이더의 검사를 할 경우, 항의자가 검사 비용을 부담하고 검사 결과 위반이 입증될 경우 반환된다.

27.4.7.3 검사 결과 위반이 입증될 경우 위반자가 검사 비용을 부담해야 한다.

27.4.8 경기 결과

샘플 분석 결과 위반이 입증된 경우 국내 규율재정위원회에 보고되어 벌칙이 부과된다. 또 당일 수령한 상전 등은 반납해야 한다.

27.5 참가자는 차량 보관 해제와 동시에 보관 차량을 신속하게 회수해야 한다.

주최자는 차량 보관 해제 발표 후 보관 차량에 대한 책임은 일체 지지 않는다.

## 제28조 레이스 및 대회의 연기, 중단 등

28.1 대회는 원칙적으로 본 규칙을 기초로 발표한 일정에서 변경 또는 연기되는 일은 없다.

28.2 레이스 또는 대회가 참가 신청 후 중단된 경우, 참가자가 낸 참가비용은 반환되지만 다른 일체의 손해 배상을 주최자에게 청구할 수 없다.

## 제29조 항의

29.1 항의는 국내 경기 규칙 제 4 장 재정 규칙에 의한다.

29.2 차량의 분해 검사에 소요된 비용은 그 항의가 성립되지 않을 경우에는 항의 제출자가, 성립된 경우에는 항의 대상자가 지불해야 한다. 이 차량의 분해 등에 소요된 비용은 테크니컬 디렉터가 산정한다.

29.3 연료 및 타이어에 관한 항의 보증금은 1,000,000 원으로 한다.

## 제30조 위반에 대한 벌칙

30.1 경기 규칙에 의한 위반 행위에 대한 벌칙은 국내 경기 규칙 제 4 장 재정 규칙에 의한다. 벌칙은 문서로 해당자에게 통지된다.

30.2 상기 벌칙에 추가하여 라이더 또는 엔트런트에 의한 오피셜 및 대회 관계자에 대한 폭력적인 언행 및 행동에 대해 그 경중에 따라 국내 경기 규칙 제 4 장 재정 규칙에 의거하여 벌칙을 부과한다

30.3 공식 시그널 제시(제시 구간)의 위반에는 아래의 벌칙을 적용한다.

30.3.1 깃발 제시(제시 구간)에서의 위험 행위(추월, 전도, 코스 아웃 등)에 대한 벌칙은 대회심사위원회가 위반

내용에 따라 국내 경기 규칙 제 4 장 재정 규칙에 의거하여 재량 결정한다.

30.3.2 위험 행위를 원인으로 사고를 일으킨 경우, 대회심사위원회로부터 실격의 벌칙이 부과된다. ※ 위반 내용을 판단하여 감경할 수도 있다.

대회심사위원회는 자격 정지 등 더 무거운 벌칙이 적합하다고 인정될 경우, 국내 규율재정위원회에 위반 사실을 보고하여 심의 의뢰할 수 있다.

주 1: 자격 정지 기간 중이라도 엔트리 할 수는 있다. 다만 해당 대회 때에는 그 정지 기간이 종료되어야 한다.

주 2: 추월은 다른 선수에게 페널티를 주기 위해 고의로 추월 시키는 행위는 대상에서 제외한다.

주 3: 대회심사위원회는 벌칙을 결정할 때 오피셜의 보고, 비디오의 검증 등 상세한 상황 파악을 한 뒤 페널티를 부과한다.

30.3.3 정비 불량 또는 전도 등에 의해 파츠의 낙하나 오일 누출이 원인이 되어 다른 차량의 전도나 레이스 진행을 크게 진행시키는 등의 요인을 제공했다고 인정되는 경우, 해당 선수에 대해 대회심사위원회로부터 벌칙이 부과될 수 있다.

## 제31조 본 규칙의 해석

규칙 및 경기에 관한 의문은 사무국에 문의할 수 있다. 또한 그 답변은 대회심사위원회의 해석, 결정이 최종적인 것이 된다.

## 제32조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2023년 1 월 1 일부터 시행한다.

2023 MOTORCYCLE SPORTS RULES

## [부칙 4] 로드레이스 기술 규칙

### 제1조 총칙

1.1 기술 규칙은 경기 참가자의 형평성 유지를 위해 언제든지 개정될 수 있다.

1.1.1 프랙티스 중 모터사이클이 기술 규칙에 준하지 않은 것으로 프랙티스 중 또는 프랙티스 후에 판명된 경우 해당 라이더에게는 다음 이벤트에서 라이드 스루, 다음 이벤트에서 그리드 포지션 강등, 실격, 챔피언십 포인트의 박탈 등의 페널티가 부과될 수 있다.

1.1.2 레이스 후 모터사이클이 기술 규칙에 준하지 않은 것으로 레이스 후에 판명된 경우 해당 라이더는 타임 페널티 또는 실격된다.

1.2 로드레이스에서 사용하는 모터사이클은 아시아, 오세아니아, 유럽 중 하나의 지역에서 일반 도로용 차량으로 인가된 차량으로 한다. 이 모터사이클들은 일반적인 판매 경로를 통해 일반 사람들이 구매할 수 있는 차량이어야 한다.

### 제2조 클래스

스포츠 프로덕션 클래스는 엔진 배기량과 기술 사양의 자유도에 의해 지정된다.

### 제3조 일반적인 아이템

### 3.1 재질 (Materials)

프레임, 프론트포크, 핸들바, 스윙암에 티타늄을 사용하는 것은 금지된다. 특정 클래스에서는 티타늄 합금제의 너트와 볼트를 사용할 수 있다.

- 서킷에서 실시되는 티타늄 테스트: 마그네틱 테스트(티타늄은 마그네틱이 아님)
- 3%의 질산 테스트 (티타늄은 반응하지 않음. 금속이 스틸인 경우 질산 용액은 검은 점을 남김)
- 해당 부품의 무게를 잰다. 물이 든 메이저 잔에 넣어 질량을 측정함으로써 티타늄 합금의 특정 질량 4.5 -5kg/dm<sup>3</sup>, 스틸의 특정 질량 7.48kg/dm<sup>3</sup>를 확인하다. (인테이크 밸브, 로커, 커넥팅로드 등)
- 논란이 생길 경우 재질 시험 연구소에서 시험이 실시된다.

## 제4조 핸들바 및 컨트롤 레버

4.1 노출된 핸들 바 끝에는 고형 금속을 넣거나 고무로 덮여 있어야 한다.

4.2 중심선 또는 중심의 양측에 대한 핸들바의 최저 회전 각도는 15°로 한다. 핸들바가 어떤 상태에 있더라도 프론트 휠,타이어 및 머드 가드는 최소 10mm 의 간격을 유지해야 한다.

풀락(full lock) 상태에서 라이더의 손가락이 끼지 않도록 레버가 달린 핸들바와 연료탱크 사이에 최소 30mm 의 간격을 확보할 목적으로 핸들스토퍼(스티어링 댐퍼 이외)가 설치되어야 한다.

4.3 경합금제 핸들바의 용접 수리는 금지된다. 합성소재의 핸들바는 모든 클래스에서 금지된다.

4.4 모든 핸들 바, 레버(클러치, 브레이크 등)는 원칙적으로 끝부분이 볼의 형태(볼의 지름은 최소 16mm)로 되어있어야

한다. 이 볼이 평평한 형태라도 괜찮지만 어떤 경우에도 끝부분은 둥근 형태로 되어있어야 한다. (평평한 부분의 두께는 최소 14mm) 이 끝 부분은 항상 고정되어 레버와 완전히 일체가 되어있어야 한다.

4.5 각 컨트롤 레버(풋 레버 및 핸드 레버)는 각각 별개의 피벗에 설치되어 있어야 한다.

4.6 브레이크 레버가 풋 레스트의 축에 설치되어 있을 경우 어떤 상황에서도 작동해야 한다. 예를 들어 풋 레스트가 뒤틀리거나 변형된 상황에서도 작동해야 한다.

4.7 개조된 라이더 컨트롤의 안전성에 대한 논란이 있을 경우 테크니컬 디렉터의 결정이 최종 결정이 된다.

## 제5조 필수 안전 항목

5.1 모든 드레인 플러그는 와이어락 시킨다. (세이프티 와이어) 외부의 오일 필터나 스크류 및 볼트로 오일 캐비티에 결합되어 있는 것은 안전하게 와이어락 시킨다. (크랭크 케이스 등)

5.2 브리더 또는 오버 플로우 파이프가 장착된 경우 기존의 배출구를 통해 배출해야 한다. 오리지널 클로즈드 시스템은 유지되어야 한다. 대기로 직접 배출시키는 것은 금지된다.

## 제6조 휠 및 림

6.1 매뉴팩처러가 제공한 상태의 일체형 휠(주조, 성형, 리벳)의 림 또는 스포크 또는 전형적인 분리식 림에 대해서 스포크, 밸브 또는 안전 볼트 이외의 것을 개조하는 것은 금지된다. 단, 림에 관하여 타이어가 움직이는 것을 막기 위해서 사용되는 경우도 있는 타이어 리텐션 스크류는 예외로 한다. 이 목적으로 림을 개조할 경우 볼트, 스크류 등이

장착되어야 한다.

6.2 림 월의 사이즈는 ETRTO 에 근거하여 휠 림의 내측 플랜지 벽에서 측정된다.

## 제7조 밸러스트

7.1 최저중량을 충족시키기 위한 밸러스트의 사용이 인정된다. 사전 차량 검사 시 테크니컬 디렉터에게 밸러스트의 사용에 대해 신고해야 한다.

7.2 밸러스트는 단단한 금속제의 것이어야 하며 견고하고 확실하게 최소 2 개의 스틸 볼트(최소 직경 8 mm, 8.8 등급 이상의 것)로 어댑터를 사용하거나 직접 메인프레임 또는 엔진에 고정되어야 한다.

7.3 연료탱크 안의 연료도 밸러스트로 사용할 수 있다. 어떤 경우에도 계측 중량은 최저 차량 중량보다 낮아서는 안된다.

## 제8조 타이어

8.1 타이어는 공인 차량에 장착된 것에서 변경할 수 있다.

8.2 대회 시 공식 서플라이어로부터 공급될 경우 해당 타이어만 사용이 인정된다.

8.3 트레드 패턴은 타이어를 생산할 때 매뉴팩처러에 의해서만 제작되어야 한다.

8.4 안전성의 관점에서 레이스 전의 차량 검사 시 패턴 전체에 걸쳐 타이어 트레드의 깊이는 최소 2.5mm 이상이어야 한다.

8.5 레이스 전의 차량 검사 시 트레드의 깊이가 1.5mm 이하의 타이어는 트레드 없는 타이어로 간주되어 슬릭 타이어에 적용되는 규제가 적용된다.

8.6 슬릭 타이어의 표면에는 120° 혹은 그 이하의 간격으로 3 개 이상의 구멍이 있어야 한다. 이는 타이어 중앙부 및 숄더(어깨)부의 마모 한계를 나타내는 것이다. 타이어의 다른 부분에 대해 구멍이 최소 2 개 이상 마모된 경우 트랙에 진입할 수 없다.

8.7 타이어 워머의 사용이 허용된다.

### 제9조 계측 장치

9.1 모든 차량에는 올바른 위치에 계측용 트랜스폰더가 장착된다. 트랜스폰더는 오피셜 타임키퍼의 승인을 받아야 하고 차량의 세로축을 따라서 좌우 어느 쪽이든 가능한 한 낮은 위치에 장착된다. (일반적으로 스윙암 피벗 근처)

9.2 트랜스폰더 브래킷을 올바르게 장착하려면 최소 타이랩이나 나사 또는 리벳으로 장착하는 것을 권장한다. 벨크로나 접착제 만으로 고정하는 것은 인정되지 않는다. 트랜스폰더는 프랙티스나 레이스 시 어떠한 경우에도 작동해야 하고 엔진 정지 상태에서도 작동해야 한다.

### 제10조 공인된 파츠

공인된 파츠는 제조 및 배송 시 머신에 장착되는 OEM 부품이다. 별도로 언급하지 않는 한 이 부품들은 어떤 방식으로든 새로 제작, 마감, 처리, 코팅 또는 개조될 수 없다.

### 제11조 리어 세이프티 라이트

11.1 모든 차량의 리어 시트 후면에는 레드라이트가 장착되어 있어야 한다. 이 라이트는 가시성이 좋지 않을 때(예: 비,안개)에 트랙 또는 피트레인에서 점등 되어야 한다. 스타트라인 또는 피니시라인에서 “LIGHT ON” 보드가 제시되면 트랙에 있는 모든 라이더는 라이트를 점등해야 한다. 모든 라이트는 다음을 준수해야 한다.

11.2 빛의 방향은 차량의 중심선(주행 방향)과 평행해야 하며 최소 좌우 15 도 범위의 후방에서 명확하게 볼 수 있어야 한다.

11.3 라이트는 시트 / 리어 바디워크 끝부분의 차량 중심선 상에 장착되어야 한다. 장착 위치 또는 리어 세이프티 라이트의 시인성에 대한 논란이 발생한 경우 테크니컬 디렉터의 결정이 최종결정이 된다.

11.3.1 출력 / 광도는 약 10~15W(백열등) 또는 0.6~1.8W(LED)으로, 출력은 지속적이어야 하며, 트랙 상에 있을 때는 항상 점등되어 있어야 하며, 피트 리미터가 작동하는 피트레인에서는 점멸이 허용된다.

11.3.2 라이트의 전원 공급 장치는 모터사이클의 메인 배터리와 분리될 수 있다. 최소 크기는 4cm X 1cm 이고

최대 크기는 8cm X 6cm 이다.

11.4 테크니컬 디렉터는 안전상의 목적을 충족시키지 못하는 어떤 라이트 시스템도 거부할 권리가 있다.

## 제12조 음량 측정

시행중인 소음 제한:

최대 음량은 피스톤 평균속도 11m/sec 로 측정해야한다. 12.6 조항에 명시된 고정 RPM 을 사용할 수 있다. 모든 클래스의 소음 제한은 107dB/A 이다.

12.1 계측을 위한 마이크로폰의 위치는 배기관의 최후단에서 500mm 떨어진 위치에서 배기관의 중심선에서 후방 45 도로 배기관과 같은 높이로 한다. 단 높이가 200mm 이하인 경우에는 45 도 윗방향의 지점에서 측정한다.

12.2 음량 측정시 기어 박스에 중립(Neutral)이 없는 머신의 경우 스텐드를 띄운 상태에서 측정해야 한다.

12.3 규정에 적합한 사일렌서에는 검사할 때 마킹되며 검사 후 사일렌서의 변경은 금지된다. 단 같은 방식의 소음 측정에 합격되어 마킹된 스페어 사일렌서는 인정한다.

12.4 음량 측정시 기어를 중립시키고 엔진을 회전시켜 규정된 엔진 회전수 영역에 도달 할 때까지 회전수를 증가시켜야 하며, 규정된 엔진 회전수에 도달했을 때 회전수를 고정시키고 측정한다.

12.5 엔진 회전수는 엔진의 스크로크에 해당하는 피스톤의 평균속도를 기준으로 다음의 방식으로 구한다.

• 규정 엔진 회전수(rpm) =  $30,000 \times \text{피스톤 스피드 (m/s)} / \text{피스톤 스트로크 (mm)}$

## 12.6 소음 테스트

각 클래스 안의 다양한 엔진 구성에 따른 피스톤 스트로크의 유사성으로 인해 고정 소음 테스트가 고정 RPM 으로 실시된다. 다음은 단지 참고용으로, 소음 테스트가 실시되는 피스톤 평균속도는 11m/sec 로 계산된다.

2 실린더 3 실린더 4 실린더

600cc 5,500 RPM 6,500 RPM 7,000 RPM

750cc 5,500 RPM 6,000 RPM 7,000 RPM

750cc 초과 5,000 RPM 5,000 RPM 5,500 RPM

1 실린더 2 실린더

250cc 이하 6,500 RPM 7,000 RPM

350cc 이하 6,000 RPM 6,500 RPM

350cc 초과 5,500 RPM 6,000 RPM

12.7 실린더가 2 개 이상인 엔진의 최대 음량은 각 배기관의 최후단에서 측정한다.

12.8 소음 제한 규정치를 초과하는 모터사이클은 레이스 전 차량 검사에서 재측정을 할 수 있다.

12.9 주변 음량은 머신으로부터 반경 5m 이내에서 90dB/A 이하이어야 한다.

12.10 마이크로폰의 측정치를 정하는 방법은 항상 소수점 이하를 버리는 것으로 한다.

(예: 105.9dB/A = 105dB/A)